

CER SENIN

Revista Forțelor Aeriene Române

Nr. 4 (105) ♦ 2009

www.roaf.ro/ro/cersenin



EURAC 2009

Pag. 6-7

**Reportaj la
Baza 86 Aeriană**
Pag. 24-27

**Interviu cu
șeful resurselor
din SMFA**

Pag. 10-11

PER ASPERA AD ASTRA



Revistă editată de Statul Major
al Forțelor Aeriene

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI "CER SENIN"

Președinte
general de flotilă aeriană
Virgil RISTEA
e-mail: vristera@roaf.ro

Membri
general de flotilă aeriană
dr. Victor STRÎMBEANU
e-mail: strimbeanu@roaf.ro
colonel conf. univ. dr. Silviu POPESCU
e-mail: popescu@roaf.ro
comandor dr. Alexandru-Petru GĂLUȘCĂ
e-mail: agalusca@roaf.ro

Redacția

Redactor-șef:
căpitan-comandor ȘTEFAN POPA;
e-mail: pstefan@yahoo.com
Secretar de redacție:
căpitan MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

Redactori:
plutonier-major SORIN SĂFTOIU;
jurnalistul@gmail.com
DORINA-ȘEILA DUMITRESCU;
e-mail: seila.dorina.dumitrescu@gmail.com

Procesare texte:
LEANA TUDORAN;
e-mail: leni_tudoran@yahoo.com

Tehnoredactare:
LUCIAN TEODORESCU;
e-mail: teoluci1950@yahoo.com
ADRIAN SULTĂNOIU
e-mail: adrian_sultanoiu@yahoo.fr

Fotoreporter:
ADRIAN SULTĂNOIU
e-mail: adrian_sultanoiu@yahoo.fr

Coperta I – Instantaneu pe pistă
(foto: Alin C. IONESCU)

Coperta IV – Memoria tehnică a Bucu-
reștiului, expoziție organizată la Muzeul
Aviației (foto: Adrian SULTĂNOIU)

SUMAR

FOTOREPORTAJ – pag. 4-5

EURAC – pag. 6-7

AGENDĂ – pag. 8-9-13

INTERVIUL REVISTEI – pag. 10-11

FORMARE PROFESIONALĂ – pag. 14-15

ÎNVĂȚĂMÂNT – pag. 16-17

EXERCIIII MILITARE – pag. 18-19

SPORT – pag. 20

REPORTER LA RADIOLOCATORIȘTI –
pag. 22-23

REPORTAJ – pag. 24-27-36-37

FORȚELE AERIE NE ÎN LUME –
pag. 28-31

REPORTAJ LOGISTIC – pag. 32-33

SPRIJIN GENISTIC – pag. 34-35

TEHNICĂ – pag. 38-39

REPERE ISTORICE – pag. 40-41

TEAMBUILDING – pag. 42

PROIECT – pag. 43

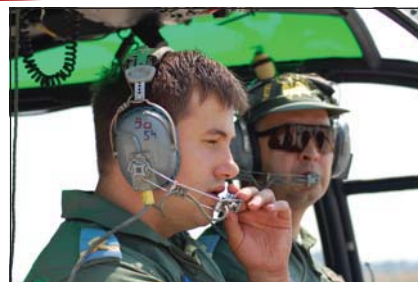
INSTRUCȚIE – pag. 44

TRADIȚII – pag. 46-47

ALMA MATER – pag. 48

ANIVERSARE – pag. 49

EXERCIIII CULTURALE – pag. 50



COPYRIGHT:

Este autorizată orice
reproducere, cu condiția
specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:

Cititorii pot trimite pe adresa redacției
texte și fotografii care se încadrează
în tematica revistei.
Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conținutul
articolelor aparține în exclusivitate
autorilor, conform art. 206 CP.

Șoseaua Fabrica de Glucoză
nr.2-4, sector 2, București
Telefon: 021/232.63.27;
021/232.21.83/int. 104,110
E-mail: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 916.09;
C 3146.18

Tipărit la
Centrul Tehnic-Editorial al Armatei
sub comanda nr. 4993/2009

Responsabilitatea privind
tehnoredactarea
și corectura revine în totalitate
redacției revistei



Ziua Aviației Române și a Forțelor Aeriene

Stabilită a se sărbători la data de 20 iulie, o dată cu praznicul Sfântului Mare Prooroc Ilie Tesviteanul, Ziua Aviației Române și a Forțelor Aeriene a devenit un reper spiritual și cultural, un motiv de bucurie dar și de mândrie pentru toți cei care, cu credință și devotament, slujesc aripile patriei.

Anul acesta, evenimentul a fost marcat de o serie de activități, care au avut loc în țară și în principalele garnizoane ale Forțelor Aeriene din teritoriu, și s-a bucurat de o atenție deosebită din partea tuturor celor care au o strânsă legătură cu aeronautica română.

executive ale statului, atașați militari acreditați în România, generali și ofițeri superiori, activi și în rezervă din toate categoriile de forțe armate, foști comandanți ai aviației militare și șefi ai aviației civile, veterani de război, cadre militare din Forțele Aeriene și personal din instituțiile și întreprinderile aviației civile, precum și un numeros public, au asistat la ceremonialul militar și religios susținut cu prilejul sărbătoririi Zilei Aviației Române.

După intonarea Imnului Național au fost depuse coroane de flori și s-au ținut alocuțiuni.

În timpul ceremoniei, formații de elicoptere IAR - 330 SOCAT, C - 130, An - 26, MiG - 21 LanceR, IAR - 99, Mi - 17/Mi - 18 și EC - 135 au evoluat deasupra mulțimii, stârnind admirația participanților.

"Prin eforturile susținute ale Forțelor Aeriene Române, am demonstrat că România este un contributor net la sistemul de securitate comun, fiind una dintre puținele țări care au fost capabile să execute transportul strategic al contingentelor proprii, participante la operații în teatrele de operații din Irak, Afganistan și Balcani.

Evoluțiile mediului de securitate actual și efectele tot mai accentuate ale globalizării, au scos în evidență noi provocări pentru aviatorii militari și civili, care vor schimba în mod fundamental locul și rolul pe care aviația, în ansamblul său îl va avea în viitor."

Extras din mesajul Președintelui României

"Contribuția Forțelor Aeriene Române la sporirea prestigiului Armatei și României în lume, prin participarea la misiuni sub egida NATO și UE, este o dovadă incontestabilă a rolului important pe care îl aveți în slujirea intereselor țării, în îndeplinirea sarcinilor asumate de România în cadrul misiunilor ce îi revin în calitate de membru al Alianței Nord-Atlantice.

Avem deplina convingere că, și în continuare, toți cei care faceți parte astăzi din minunata familie a Forțelor Aeriene Române - aviatori, artileriști și rachetiști sol-aer, radiolocatoriști, geniști și transmisioniști - veți manifesta același profesionalism ireproșabil și tenacitate în finalizarea procesului de reformă structurală, veți fi animați de un grad sporit de responsabilitate și veți avea același devotament și dragoste fierbinte față de categoria de forțe armate din care faceți parte."

Extras din mesajul ministrului Apărării Naționale, ministrului Administrației și Internelor și ministrului Transportului și Infrastructurii

"Contribuția Forțelor Aeriene Române la sporirea prestigiului Armatei și României în lume, prin participarea la misiuni sub egida NATO și UE, reprezintă o dovadă incontestabilă a rolului important pe care îl avem în îndeplinirea sarcinilor asumate de România în cadrul misiunilor ce îi revin în calitate de membru al Alianței Nord-Atlantice. Acest lucru onorează, însă obligă și, totodată, pretinde eforturi deosebite din partea noastră, a tuturor, pentru a fi și a rămâne întotdeauna la înălțime."

Extras din mesajul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene



Echipa de comandă a Forțelor Aeriene Române - depunere de coroane la Monumentul Eroilor Aerului

Activități interesante s-au desfășurat și la Academia Forțelor Aeriene, precum și în celelalte baze aeriene.

Personalul din aceste unități a urmărit, alături de invitați, între care mulți tineri, elevi și studenți, membri ai familiilor cadrelor militare, zborurile executate cu avioane și elicoptere militare, lansări de parașutiști, demonstrații de zbor cu aeromodele, a vizitat expozițiile organizate cu prilejul sărbătoririi.

Au fost susținute simpoziioane și expuneri tematice, lansări de carte despre aviația română apărute în ultima perioadă.



Startul activităților l-a dat, ca de obicei, Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene de la Boboc unde, pe parcursul unei întregi săptămâni, în perioada 06.07 - 10.07.2009, s-au organizat o serie de activități: Campionatul Național de Parașutism Militar, Examenul de brevetare a sublocotenenților piloți de la "Cursul de Bază", dezvelirea bustului Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu, dezvelirea bustului Traian Vuia, simpozionul "Pași prin istoria școlii românești de aviație". Totul a culminat cu Ziua Porților Deschise și prezentarea în zbor a aeronavelor din dotarea școlii, în data de 10 iulie.

În perioada 14.07 - 20.07.2009, la Cercul Militar Național a fost expusă expoziția fotografică "Forțele Aeriene Române în istoria fotografiei", iar la Baza 90 Transport Aerian s-a organizat Ziua Porților Deschise, în data de 19.07.2009. O serie de activități au fost organizate, de asemenea și la Muzeul Aviației.

Piața în care stă de strajă Monumentul Eroilor Aerului a fost arhiplină în dimineața zilei de 20 iulie. Înălți demnitari reprezentând instituțiile legislative și

Ziua Aviației Române și a Forțelor Aeriene



EURAC este o reuniune informală a șefilor Forțelor Aeriene din 21 de state din Europa, care abordează și discută despre puterea aeriană și despre alte aspecte relaționate cu aceasta din perspectiva unor persoane situate pe poziții superioare în ierarhia forțelor aeriene. Președinția reuniunilor EURAC este asigurată, prin rotație, de țara care găzduiește reuniunea anuală a organizației – în acest an de România.

Șefii forțelor aeriene participă la această reuniune ca șefi ai categoriilor de forțe armate pe care le reprezintă și nu ca reprezentanți naționali oficiali.

Scopul EURAC este de a îmbunătăți cooperarea și înțelegerea între Forțele Aeriene din Europa și de a mări, astfel, eficiența acestora. În alte cuvinte, are ca scop încurajarea solidarității prin colaborare și prietenie între națiunile participante, în timp ce garantează cooperarea la nivel înalt în domeniul aviației. Toate activitățile întreprinse sunt de interes comun pentru toți membrii, în special în ceea ce privește evoluția conceptelor europene de apărare și securitate.

EURAC nu este o instituție, ci un grup apolitic, informal și profesional care acționează imparțial și independent pentru a atrage atenția asupra aspectelor și subiectelor de aviație importante. Poate fi considerată ca un forum de consultare pentru sprijinirea NATO și UE, fără a concura de fapt cu acestea. Această caracteristică neoficială, precum și aspectele cu care se ocupă EURAC arată fără dubii faptul că joacă un rol important în ceea ce privește activitățile care au ca scop încurajarea cooperării mai apropiate între forțele aeriene europene pentru a face față scenariilor din ce în ce mai complexe.



EURAC 2009

Căpitan-comandor Vasile TOADER

În perioada 07.09–10.09 a.c. s-a desfășurat, în România, reuniunea informală a șefilor Forțelor Aeriene din Europa

Tema centrală a conferinței de anul acesta, de la Poiana Brașov, a fost **“Rolul pe care îl pot juca forțele aeriene în conflictele curente și viitoare ca răspuns la noile provocări, riscuri și amenințări”**.

Lucrările conferinței au fost deschise de către președintele acesteia, **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, care a subliniat în alocuțiunea sa caracterul complex al mediului de securitate contemporan, perspectivele dificil de anticipat ale acestuia, precum și aspectele relevante ale puterii aeriene în conflictele viitoare, provocând participanții la un dialog interesant și constructiv.

Agenda de lucru a conferinței a cuprins șapte subiecte, și anume:

1. Prezentarea Forțelor Aeriene Române, demarată cu o foarte scurtă dar consistentă trecere în revistă a aspectelor culturale și a realizărilor românești, a fost continuată cu rolul și misiunile Forțelor Aeriene Române, organizarea, transformarea și înzestrarea acestora, precum și misiunile relevante executate în ultimii ani.

2. Contribuția Forțelor Aeriene la operațiile de contracarare a dispozitivelor explozive improvizate (C-IED). Acest subiect a fost abordat prin prisma experienței dobândite de Olanda în teatrul de operații din Afganistan, unde a participat cu o grupare de forțe special constituită în acest scop. A fost menționat faptul că dispozitivele explozive improvizate (IED – *Improvised Explosive Devices*) reprezintă cea mai mare amenințare pentru forțele ISAF dar și pentru populația autohtonă, în rândul cărora au produs foarte multe victime. Forțele Aeriene pot contribui la reducerea acestora prin supravegherea aeriană a zonelor periculoase, transporturile executate pentru ocolirea acestora, transportul rapid pentru intervenție al forțelor speciale, selectarea cu precizie a țintelor și prin folosirea echipelor EOD (*Explosive Ordnance Disposal* – *neutralizarea dispozitivelor explozive*) și a câinilor special antrenați pentru detectarea IED. Dispozitivele explozive improvizate pot fi considerate o armă ce va fi folosită de adversari și în viitoarele conflicte, de aceea, forțele implicate în astfel de operații trebuie să învețe lecțiile identificate în Afganistan. Lecțiile trebuie transpuse apoi în doctrine, în programe de instrucție, în organizare, în selecția personalului și înzestrarea cu echipament.

3. Capabilitățile ISTAR (Intelligence, Surveillance, Target Acquisition and Reconnaissance) ale Forțelor Aeriene ale Italiei. Chiar dacă ISTAR nu are încă o definiție oficială, pe timpul conferinței, această capabilitate a fost interimar definită ca o funcție care îmbunătățește procesul de colectare, exploatare și diseminare a informațiilor obținute la timp și cu precizie prin integrarea și sincronizarea planificării și operării tuturor componentelor, în sprijinul direct al operațiilor curente și viitoare. S-a concluzionat că ISTAR sprijină cu informații întregul spectru al operațiilor militare de la senzor, la factorul de decizie la trăgător, iar celelele TST (*Time Sensitive Targeting* – *selecția țintelor de oportunitate*) reprezintă exemplul perfect al fuziunii informațiilor și a modului de operare. Aplicarea principiilor războiului în rețea proceselor ISTAR duce la mărirea eficacității și capacității de reacție. Un mediu „colaborativ” furnizează rezultate mai bune în ceea ce privește oportunitatea și precizia în descoperirea și angajarea țintelor decât procesarea individuală a acestora.

4. Viitorul puterii aeriene și spațiale – din perspectiva NATO.

Au fost expuse aspecte doctrinare noi, de esență, ale puterii aeriene, ce trebuie implementate cât mai curând posibil pe fondul schimbărilor majore, a provocărilor, riscurilor și amenințărilor mediului de securitate actual și de viitor.

5. Integrarea forțelor aeriene cu cele terestre. S-a concentrat pe

viziunea comandanților asupra rolului Forțelor Aeriene în contracararea riscurilor și amenințărilor viitoare având în vedere provocările de ordin structural (multinaționalitatea, organizarea și C3I – comanda, controlul, comunicațiile și informațiile). Integrarea forțelor aeriene cu cele terestre a fost abordată la cele trei niveluri: tactic, operativ și strategic, prin prezentarea experienței acumulate în operațiile din Afganistan. Au fost reliefate misiunile esențiale și efectele pe care le produc forțele aeriene în acțiunile lor împotriva adversarului terestru. Pentru a fi implementată cu succes, integrarea forțelor aeriene și a celor terestre nu trebuie privită ca o simplă relație dintre cel sprijinit și cel ce oferă sprijinul de luptă (o soluție tehnică sau o problemă de nivel tactic), ci trebuie să fie împănată adânc în cultura militară. S-a concluzionat că puterea aeriană este esențială în toate formele de conflict pentru că rolul acesteia este mai mare decât cel chinetic (*de lovire*) sau simplă acțiune militară; superioritatea aeriană locală reprezintă un minim necesar, iar avantajele asimetriei luptelor terestre se obțin și se mențin prin acțiunea forțelor aeriene.

6. Revederea activității din anul 2009 a EUAFA (Academiile Forțelor Aeriene Europene) a fost



prezentată de către comandantul Academiei Forțelor Aeriene din Polonia, care a subliniat aspectele importante dezbătute pe timpul conferinței comandanților academiilor forțelor aeriene din iunie, anul acesta. Cu această ocazie a fost revizuit documentul de bază care definește activitățile acestui consorțiu, intitulat „Cadru de cooperare a Academiiilor Forțelor Aeriene Europene”. Au fost expuse, apoi, rând pe rând, subiectele aflate pe agenda conferinței comandanților academiilor, ce au inclus: cadrul în care își desfășoară activitatea EUAFA – inițiativa militară ERASMUS care reprezintă schimbul de studenți și

ofițeri tineri cu scopul dezvoltării interoperabilității forțelor și dezvoltarea culturii europene în domeniul securității și apărării; actualizarea documentației anuale a EUAFA; aspecte ale organizării, relațiilor funcționale și responsabilităților în domeniul educației teoretice și a instruirii practice în zbor; sistemul pregătirii fizice; stadiul elaborării paginii de web și în final, deciziile luate pentru activitățile din 2010.

7. Armonizarea regulilor echipajelor aeriene ale aviației de transport a fost inițiată la conferința de anul trecut a EURAC, din cauza diferențelor conceptuale și operaționale constatate pe timpul operării aviației de transport în mediu multinațional. Prezentarea a avut ca scop expunerea unui proiect de acord tehnic pentru stabilirea/armonizarea definițiilor comune și a termenilor asociați, precum și obținerea flexibilității operaționale fără a extinde limitele capacităților umane și materiale, aplicând managementul riscului și luând în permanență în calcul siguranța zborului.

Toate expunerile au reprezentat fondul unor dezbateri fructuoase și au generat puncte de vedere argumentate, bazate pe realitatea din teatrele de operații, pe experiența acumulată nu

numai în aceste teatre, dar și în cariera de aviatori și comandanți militari, ajungându-se la concluzii comune în ceea ce privește rolul puterii aeriene, provocările, riscurile și amenințările cu care aceasta se poate confrunta în conflictele viitoare.

Lucrările conferinței au fost închise de către președintele EURAC 2009, șeful Statutului Major al Forțelor Aeriene, general-maior dr. Ion-Aurel Stanciu, transferându-se astfel în mod oficial responsabilitatea pregătirii și organizării întâlnirii din anul 2010 reprezentantului Forțelor Aeriene Suedeze.

“BATAJNICA – 2009”

Locotenent-colonel Iulian MĂCREANU

În perioada 07–11.09.2009, un detașament al Forțelor Aeriene Române, condus de **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU**, șeful Statutului Major al Forțelor Aeriene, a participat la manifestările prilejuite de aniversarea a 100 de ani de la înființarea aviației militare a Republicii Serbia. Punctul culminant al acestor acțiuni l-a constituit mitingul aerian „Batajnica-2009”.

Detașamentul român a fost alcătuit din piloți și tehnicieni din Baza 71 Aeriană, care au prezentat în zbor avionul MiG-21 LanceR.

În cadrul manifestărilor, șeful Statutului Major al Forțelor Aeriene a avut întâlniri cu reprezentanți la cel mai înalt nivel din cadrul Ministerului Apărării din țara gazdă: ministrul apărării, domnul **Dragan ŠUTANOVAC**, șeful Statutului Major General, **general-locotenent Miloje MILETIC** și comandantul Comandamentului Aviației și Apărării Antiaeriene, **general de brigadă Ranko ŽIVAC**.

În cadrul întâlnirilor, înalții oficiali sârbi au ținut să sublinieze relațiile foarte bune dintre armatele celor două țări, evidențiind în mod deosebit cooperarea la nivelul structurilor de Forțe Aeriene. Astfel, au fost reliefate deschiderea și receptivitatea manifestate de Forțele Aeriene Române în organizarea și desfășurarea de activități comune, unele de mare complexitate, cum ar fi exercițiile aeriene „INTERCEPTOR-2008” sau „AIR SOLUTION – 2009”.

În cadrul întâlnirii cu comandantul Comandamentului Aviației și Apărării Antiaeriene, generalul de brigadă Ranko ŽIVAC, au fost discutate și identificate soluții pentru adâncirea și diversificarea pe



viitor, a modalităților de cooperare dintre cele două Forțe Aeriene, precum și a posibilităților de transpunere în practică a acestora.

Mitingul aerian „Batajnica-2009” a fost cel mai mare miting organizat de Forțele Aeriene Sârbe, și primul miting internațional după 1999. La miting au participat aeronave aparținând Forțelor Aeriene din 14 țări din care 8 au prezentat avioanele în evoluții aeriene (Cehia, Danemarca, Franța, Marea Britanie, Slovenia, Spania, România și Ungaria).

Avionul MiG-21 LanceR dublă comandă al Forțelor Aeriene Române a fost prezentat în zbor de echipajul format din **locotenent-comandorul Adrian MOTORGA** și **locotenent-comandorul Sorin AVRAM**, având onoarea de a încheia reprezentațiile participanților străini cu o evoluție ce a fost foarte mult apreciată de cei 200.000 de participanți la miting.

Piloții români și-au probat măiestria și înaltul profesionalism, „desenând” pe cerul Belgradului figuri acrobactice deosebite, rod al sutelor de ore de pregătire și antrenament tenace.

Fără îndoială, evoluția lor a fost posibilă și cu aportul deosebit al echipei tehnice din Baza 71 Aeriană, care a depus toate eforturile ca avionul să funcționeze în parametri optimi pe timpul zborului, dar și a echipajelor aeronavei C-130, care au asigurat transportul la timp și în deplină securitate a materialelor și personalului din cadrul detașamentului.



RED FLAG



ALASKA

În perioada 29.07 - 05.08 a.c., la Bazele Aeriene Elmendorf și Eielson, Alaska, SUA, s-a desfășurat exercițiul multinațional aerian real al Forțelor Aeriene din Pacific "RED FLAG-ALASKA".

În cadrul programului de observatori al acestui exercițiu a participat, din partea

Căpitan Cristian ȘOLEA 

Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul de flotilă aeriană Virgil RISTEA**, locțiitorul șefului SMFA. Vizita s-a desfășurat la invitația comandantului Forțelor Aeriene din Pacific, **generalul Carrol H. CHANDLER**, și a cuprins

briefing-uri de relevanță, punctate de discuții pe baza prezentărilor susținute, prezentarea poligonului din cadrul bazei, pus la dispoziție pentru exercițiu, și a facilităților acestuia, precum și o expoziție statică a aeronavelor F-16, F-22, A-10, C-17.

Prezentările au reliefat mai multe aspecte: modalitățile de creionare a scenariilor pentru diferite etape ale exercițiilor militare multinaționale, concepția de transformare a formatului exercițiului pentru o instruire cât mai reală, puterea și capacitățile de simulare a amenințărilor existente, metodologia instruirii împotriva amenințărilor sol-aer prin exercitarea întregului lanț de comandă.

Partea română, prin vocea **generalului de flotilă aeriană Virgil RISTEA**, a făcut mai multe propuneri, dintre care s-au remarcat: continuarea participării în cadrul programului de observatori pentru exercițiul RED FLAG-ALASKA 2011, participarea la acest exercițiu cu o aeronavă C-130 și analizarea posibilității participării cu noul avion de luptă multirol, în momentul în care piloții români vor deveni operaționali pe acest nou avion de luptă.

Primul Boeing C-17 Globemaster pentru NSAC (Nato Strategic Airlift Capability)

Căpitan comandor Răzvan ȘTEFĂNESCU 

În data de 27.07 a.c., la Baza Aeriană Papa, Ungaria, s-a organizat un ceremonial militar cu ocazia livrării în cadrul Programul NATO privind Capabilitatea de Transport Aerian Strategic a primului avion de tip Boeing C-17 Globemaster.

Delegația română, condusă de șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul locotenent dr. Ion-Aurel STANCIU**, a fost prezentă în urma invitației ministrului apărării naționale al Republicii Ungaria, dr. Imre Szekeres. La ceremonial au mai participat primul-ministru și ministrul apărării Ungariei, adjunctul secretarului general al NATO, comandantul Forțelor Aeriene Americane din Europa, ambasadorul României în Ungaria și alți șefi de forțe aeriene.

S-a evidențiat importanța deosebită a acestei capacități de transport aerian, prin creșterea nivelului de siguranță a misiunilor și ridicarea standardelor în ceea ce privește transportul aerian strategic. Aeronavele vor fi utilizate pentru asigurarea răspunsului la diverse operațiuni sub egida NATO sau UE precum și a intervenției în caz de dezastre, acestea fiind capabile să acționeze pe orice meridian al globului. Importanța redeschiderii Bazei Aeriene Papa, reprezintă o recunoaștere din partea NATO a contribuției forțelor maghiare la misiuni din teatre de operații.

Prezentarea avionului, urmată de o scurtă sesiune de comunicări și de schimburi de experiență, au încheiat ceremonialul.



Exercițiul "MILEX '09"

Căpitan-comandor Ștefan ȚIGĂU 

Exercițiul Uniunii Europene de management al crizelor "MILEX '09", desfășurat în perioada 14-26.06 a.c., la Larissa, Grecia, a constituit principala

activitate de instruire desfășurată de Statul Major al Uniunii Europene (EUMS) în anul 2009 și a vizat testarea capacității de activare a Comandamentului Operațional al Uniunii Europene (EU OHQ), concomitent cu cea de planificare a unei operații autonome de intervenție în situație de criză.

Din partea Statului Major al Forțelor Aeriene au participat **căpitan-comandorul Ștefan ȚIGĂU** și **maiorul Daniel CRISTESCU**. Prezența acestora a fost necesară și a constituit un prilej deosebit pentru

înțelegerea modului de desfășurare a planificării la nivel operativ pentru managementul crizelor și pentru testarea conceptelor dezvoltate la nivelul Uniunii Europene, utilizarea sistemelor și aplicațiilor soft implementate pentru planificarea și conducerea operațiilor, precum și confirmarea viabilității ofertei Forțelor Aeriene Române de a participa cu personal de stat major la completarea Comandamentelor Operaționale înființate/puse la dispoziție pentru operațiile UE.

La exercițiu au mai participat ofițeri din Belgia, Cipru, Cehia, Danemarca, Franța, Germania, Finlanda, Grecia, Irlanda, Italia, Portugalia, Polonia, Slovenia, Suedia și Ungaria.



GRUP EOD în Afganistan

În perioada 17.07 – 31. 12. 2009, un grup EOD (Explosive Ordnance Disposal) aparținând Forțelor Aeriene Române este dislocat în teatrul de operații din Afganistan având ca misiune neutralizarea și distrugerea mecanismelor și dispozitivelor explozive improvizate din zona Kabul.

Acces la informație științifică pentru studenții militari

Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă" se află în negocieri cu Universitatea Transilvania, ambele din Brașov, pentru acces la bazele de date științifice (colecții de reviste online) în limba engleză, potrivit oficialilor de la Academia Forțelor Aeriene. Costul anual al abonamentului ar fi de 22.000 de euro, justificat de numărul mare de studenți de la Universitatea Transilvania – 27.000 de studenți. Cum biblioteca AFA nu are acces la internet, militarii vin și împrumută cărți pentru prietenile lor care sunt la filologie. Concluzie: fondul de carte este valoros, deși între bibliotecile militare nu există legături – schimb de date.

STEP BY STEP

**Maior
Nicu DIACONESCU**

În perioada 27.07-07.08.2009, specialiștii echipei americane Lockheed Martin au fost prezenți la Centrul pentru Operații Aeriene pentru a desfășura activități de modernizare a sistemului de operare al Centrului de Suveranitate pentru Operații Aeriene. Activitatea s-a desfășurat conform contractului de suport logistic pentru Centrul de Suveranitate pentru Operații Aeriene și Sistemul de Comandă-Control Aerian Național. Necesitatea acestor activități rezidă din folosirea eficientă și în timp real a informațiilor despre situația aeriană și exploatarea la capacitate maximă a sistemelor și echipamentelor cu care se operează în Centrul de Operații Aeriene. Realizarea și afișarea unor hărți de navigație detaliate ale României, posibilitatea restricționării unor zone ale spațiului aerian național, diversificarea capabilităților de colectare și prelucrare a informațiilor radar sunt numai câteva elemente de noutate care concură la crearea de noi facilități de management pentru activitățile din spațiul aerian național.

Elementul de noutate al acestor activități a constat în transferul, la data de 27.07.2009 între orele 18.00-23.00, a funcțiilor de executare a misiunilor de Poliție Aeriană, de realizare și diseminare a imaginii aeriene reale de la Centrul de Raportare și Control de bază la Centrul de Raportare și Control de rezervă fără întreruperea serviciului de luptă Poliție Aeriană. Acest lucru a fost posibil atât datorită planificării, organizării și desfășurării activităților de dislocare a personalului de serviciu în locația de rezervă, dar și datorită pregătirii și expertizei personalului în acest domeniu.

Testarea funcțională s-a desfășurat conform planurilor de testare pentru fiecare poziție de lucru și funcțiune și a culminat în data de 05.08.2009, când schimbul de imagine aeriană s-a realizat cu o aeronavă de cercetare și avertizare timpurie AWACS.

Aceste actualizări ale sistemului de operare asigură interoperabilitatea cu structuri/sisteme de operare similare ale țărilor membre NATO din zona de responsabilitate a Alianței și o mai bună colaborare cu structurile aeronautice civile de control al traficului aerian.

NUMIRE ÎN FUNCȚIE

**General de flotilă
aeriană dr. Victor
STRÎMBEANU**
Comandant
Componenta
Operațională
Aeriană



Generalul de flotilă aeriană dr. Victor Strîmbeanu s-a născut la 2 aprilie 1960 în localitatea Săveni, județul Ialomița. După încheierea studiilor medii la liceul cu profil aeronautic din București, în 1980, și-a început cariera militară odată cu admiterea la Școala Militară de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu" de la Boboc, pe care a absolvit-o în 1984 cu gradul de locotenent. Pregătirea sa ca pilot de vânătoare i-a adus încadrarea la Regimentul 86 Aviație de Vânătoare, unitate în care și-a desfășurat, cu mici întreruperi, aproape întreaga activitate ca pilot, instructor, comandant.

După ce, în perioada 1992–1994, a urmat cursurile Academiei de Înalte Studii Militare, a revenit în aceeași unitate, devenită Grupul 86 Aviație Vânătoare ca șef al secției cercetare și război electronic și apoi inspector cu securitatea zborului în Statul Major al Forțelor Aeriene.

Din septembrie 2006 până în septembrie 2008 a îndeplinit funcția de director adjunct al PCC SHAPE, Mons, Belgia, iar în perioada 2008–2009, locțiitor șef Divizia Cooperare Militară la SHAPE, Mons, Belgia.

În 2001 a obținut titlul de "Master of Science" în "Global Security" acordat de Cranfield University/Royal Military College of Science, Shrivenham, Marea Britanie.

În anul 2006 a obținut titlul de doctor în științe militare la Universitatea de Apărare Națională din București, cu teza **"Puterea aeriană în raport cu securitatea națională și globală"**.

Generalul de flotilă aeriană Victor Strîmbeanu este căsătorit și are doi copii.

Studii:

- NATO Senior Leadership Programme, Shrivenham, UK, 2009;
- Curs "JFAC Commander" CASPOA, Franța, 2009;
- Curs "Air Battle – Planning and Management" (nivel CJTF), CASPOA, Franța, 2008;
- Doctorat în științe militare, Universitatea Națională de Apărare, București, 2003–2006;
- Curs pentru ofițeri superiori NATO, Oberammergau, Germania;
- Masterat – *Global Security*, Management of Defense in a Democracy, Cranfield University/Royal Military College of Science, Shrivenham, Marea Britanie, 2000–2001;
- *Squadron Officer School* – Maxwell AFB, Alabama, SUA, 1995;
- Universitatea Națională de Apărare, București, 1992–1994;
- Curs pentru comandanți de escadrilă, Bacău, 1991;
- Cursuri intensive de limba rusă și engleză, București, 1988–1989;
- Școala Militară de Ofițeri de Aviație, Boboc, 1984.

Funcții îndeplinite:

- Din iulie 2009 – Comandant, Componentă Operațională Aeriană la Statul Major al Forțelor Aeriene;
- 2008–2009 – Locțiitor șef Divizia Cooperare Militară, SHAPE, Mons, Belgia;
- 2006–2008 – Director adjunct, PCC/SHAPE, Mons, Belgia;
- 2003–2006 – Comandant, Baza 86 Aeriană;
- 2001–2003 – Comandant, Escadrila 861 Aviație Bombardament;
- 2001 – Comandant, Grup de luptă, Baza 86 Aeriană;
- 1999–2000 – Comandant, Grupul 86 Aviație de Vânătoare;
- 1998–1999 – Locțiitor pentru zbor al comandantului, Grupul 86 Aviație de Vânătoare;
- 1996–1998 – Inspector securitatea zborului, Statul Major al Forțelor Aeriene;
- 1995–1996 – Șef secție Cercetare și Război Electronic, Grupul 86 Aviație de Vânătoare;
- 1994–1995 – Locțiitor pentru zbor, Escadrila 2, Regimentul 86 Aviație de Vânătoare;
- 1984–1994 – Pilot, pilot-șef, comandant de patrulă, Regimentul 86 Aviație de Vânătoare;
- 1996–2006 – Ofițer de proiect și pilot în exerciții naționale și internaționale;
- 1984–2006 – Pilot de vânătoare și instructor de zbor clasa 1; operații; securitatea zborului; cercetare; război electronic; securitate globală; planificare.

Datele de înaintare în grad:

- 2004 – General de flotilă aeriană;
- 2002 – Comandor;
- 1998 – Căpitan-comandor;
- 1995 – Locotenent-comandor;
- 1991 – Căpitan;
- 1987 – Locotenent-major;
- 1984 – Locotenent.

Ordine și medalii:

- Virtutea Aeronautică în grad de cavalier;
- Meritul Militar III, II.

Competențe lingvistice:

- Engleză; • Franceză; • Rusă.

TREBUIE SĂ FIM EXIGENȚI CU NOI ÎNȘINE!

♦ **Domnule colonel, la începutul acestui an ați revenit în SMFA, după o "absență" de trei ani, în calitate de șef al resurselor. Cum ați găsit Forțele Aeriene din punct de vedere al resurselor, având în vedere misiunile acestei categorii de forțe?**

- În primul rând, doresc să subliniez faptul că, prin natura funcțiilor pe care le-am îndeplinit în Statul Major General în decursul celor trei ani, am avut posibilitatea să cunosc, în mare parte, problemele specifice Forțelor Aeriene în domeniul gestionării resurselor încercând să sprijin, desigur, cu imparțialitate, această categorie de forțe.

Cum am găsit Forțele Aeriene din punct de vedere al resurselor? Este o întrebare interesantă, la care pot să răspund direct: într-o frământare continuă de a identifica soluții și măsuri adecvate, care să dea posibilitatea îndeplinirii misiunilor specifice.

♦ **Să plecăm de la premisa că resursele reprezintă punctul de sprijin al unei instituții. Ce înseamnă pentru Forțele Aeriene gestionarea eficientă a acestora?**

Într-adevăr, resursele reprezintă unul din factorii de bază în exercitarea actului de conducere, indiferent că este vorba de instituția militară sau civilă. Tocmai de aceea gestionarea eficientă a resurselor, indiferent că acestea sunt umane, materiale sau financiare, trebuie să stea în atenția decidenților și structurilor de specialitate, mai ales în condițiile în care acestea nu sunt suficiente.

Gestionarea eficientă, pentru mine și echipa pe care o conduc, înseamnă implicare totală în identificarea unor soluții reale și, totodată, anticiparea nevoilor pe termen scurt și mediu. Într-un cuvânt, trebuie să fim gospodari, să administrăm cu eficiență ceea ce avem la dispoziție.

♦ **Din păcate, anul 2009 a fost și este, în continuare, marcat de contextul economic nefavorabil la nivel național și internațional. Cum s-a răsfrânt acest aspect asupra bugetului Forțelor Aeriene și cu ce consecințe?**

- Criza financiară - la nivel mondial și național - a generat, inevitabil, dimi-

Căpitan Mircea BARAC



nuarea resurselor bugetare în domeniul apărării. În acest context, bugetul Forțelor Aeriene a fost proiectat și, ulterior, ajustat, în funcție de rectificările bugetare sau apariția unor situații conjuncturale care au generat modificări.

De la începutul anului s-au căutat și au fost identificate soluții, în primul rând pentru asigurarea drepturilor bănești ale personalului, plata obligațiilor contractuale către furnizorii de bunuri și servicii dar și pentru menținerea în stare de operativitate a tehnicii aflată în serviciul de luptă permanent și executarea misiunilor, în special pentru rotirea forțelor în teatrele de operații.

Din păcate, într-un an cu resursele limitate, cum este 2009, am fost constrânși de împrejurări să recurgem la reeșalonarea unor programe de înzestrare și reparații capitale, în special la tehnica de aviație, mutând efortul financiar în anii următori. Consecința principală a unei asemenea măsuri nedorite este amânarea intrării în dotare a unor tipuri de tehnică și efectuarea la termen a unor reparații la tehnica existentă. Toate acestea, evident, cu repercursiuni directe asupra disponibilizării tehnicii de luptă și nu numai.

♦ **Există motive de îngrijorare privind siguranța locului de muncă sau a veniturilor actuale pentru personalul categoriei noastre de forțe? Ce implicații va avea mult dezbătuta lege a salarizării unice?**

În general, astfel de întrebări se nasc din lipsa de cunoaștere a realităților în care ne desfășurăm activitatea sau din denaturarea mesajelor transmise către subordonați. Tocmai din acest motiv, noua echipă de conducere și-a propus transparență totală în relațiile cu subordonații, iar accesul la informații să fie mult mai facil decât în prezent.

Un exemplu în acest sens ar fi acela că deciziile privind ajustările structurale în Forțele Aeriene, inclusiv în comandament, au fost rezultatul unor analize temeinice, cu toți factorii implicați, având drept scop optimizarea funcționării structurilor, a lanțului de comandă și evitarea paralelismelor.

Acest lucru s-a reușit printr-un efort



Interviu cu colonel conf. univ. dr. Mihai-Silviu POPESCU, șeful resurselor din Statul Major al Forțelor Aeriene

comun, fără a afecta personalul din structurile subordonate. De asemenea, prin reorganizările propuse în Planul Cadru 2010, nu vor fi afectate locurile de muncă ale oamenilor. Cu toate acestea, vreau să subliniez faptul că vom căuta să numim oamenii pe funcții potrivit competențelor impuse de cerințele fișelor posturilor și, în acest caz, cei care nu corespund pot fi puși în situația de a-și căuta de lucru în altă parte. Consider că a sosit momentul ca mediocritatea să nu mai fie tolerată.

În ceea ce privește noua lege a salarizării, aceasta se află în plin proces de analiză și dezbateri. Ceea ce vă pot spune în acest moment este faptul că reprezentanții M.Ap.N., specialiști în domeniu, depun eforturi pentru ca drepturile salariale pentru personalul armatei să fie în concordanță cu importanța muncii depuse. Sperăm ca propunerile SMFA privind asigurarea unei salarizări adecvate, în special pentru personalul aeronautic, să se regăsească în lege și, de asemenea, nici o categorie de personal să nu piardă din veniturile salariale actuale, odată cu intrarea în vigoare a noii legi.

♦ **Statutul României de membru NATO a determinat o serie de modificări ale încadrării cu personal. Ce ne puteți spune despre dinamica personalului în prezent și în perspectivă?**

Aderarea la NATO a impus, într-adevăr, aplicarea unor măsuri privind modernizarea și eficientizarea actului managerial la nivelul tuturor structurilor militare.

Așa cum era firesc, și în cadrul Forțelor Aeriene, acest aspect a fost abordat cu realism, în strânsă corelație cu nevoia de eficientizare a structurilor.

Au fost reprojecate fluxurile de personal, punându-se accent pe criteriile calitative în ceea ce privește gestiunea personalului și crearea condițiilor necesare introducerii planificării carierei individuale, dar și pe promovarea în funcții pe baza principiului competenței.

În etapa la care ne referim, revizuirea dinamicii de formare a personalului constituie principalul obiectiv în acest domeniu. În acest sens, am reconsiderat planurile de formare a cadrelor militare pe filierele directă și indirectă, dublând, în unele cazuri, cifrele de școlarizare.

S-a reușit, după o selecție riguroasă, încadrarea funcțiilor cheie din Forțele Aeriene, cu precădere a celor din comenzile marilor unități, unităților subordonate și comandamentul Statului Major al Forțelor Aeriene, concomitent cu înlocuirea personalului care și-a încheiat ciclul de serviciu în structurile de comandă ale NATO și UE.

Totodată, am luat măsurile ce se impuneau pentru a remedia unele disfuncții care au generat un nivel redus de încadrare, prin identificarea cazurilor care au generat această situație și găsirea unor modalități practice de motivare a personalului pentru a rămâne în sistem, concomitent cu promovarea unor propuneri la demersurile legislative sau la proiectele unor acte normative specifice domeniului resurselor umane.

Îmi place să cred că proiecțiile actuale vor determina o mai mare stabilitate pe funcții și certitudinea unei cariere militare de succes, cu satisfacții în plan profesional, dar și personal.

♦ **Să înțelegem că există premise ca Forțele Aeriene să reprezinte, în viitor, o atracție pentru tineri atât din punct de vedere al dezvoltării unei cariere, cât și din punct de vedere al motivației financiare?**

Trebuie să subliniez faptul că în viitor ne vom concentra efortul și atenția către un management eficient de atragere a resursei umane valoroase și în pregătirea personalului tânăr, astfel încât acesta să constituie o garanție pentru viitorul Forțelor Aeriene.

De asemenea, consider că atractivitatea pentru o carieră în Forțele Aeriene poate fi determinată și de promovarea activă prin mijloacele avute la dispoziție, inclusiv prin intermediul revistei **CER SENIN**, al cărei public țintă trebuie lărgit, sau prin prezența specialiștilor noștri în unitățile de învățământ liceal și superior, în scopul convingerii tinerilor pentru a

alege cariera militară și, în principal, specialitățile din Forțele Aeriene.

În ceea ce privește motivația financiară, prevederile din noul proiect al legii salarizării sper să ofere o perspectivă deloc de neglijat, pe care tinerii aspiranți să nu o ignore.

♦ **Considerați eficient actualul sistem de formare a cadrelor militare pentru Forțele Aeriene?**

Formarea cadrelor militare pentru Forțele Aeriene constituie parte din sistemul de formare și dezvoltare profesională a resursei umane din Armata României. Apreciez că în acest moment există cadrul organizatoric și funcțional, la nivelul instituțiilor militare de învățământ, care oferă condițiile necesare formării și perfecționării cadrelor militare pentru specialitățile de bază din Forțele Aeriene.

Cu toate acestea, trebuie să spun deschis că există preocupări pentru îmbunătățirea actualului cadru organizatoric, concomitent cu redimensionarea activităților de pregătire a personalului, dezvoltarea logisticii didactice, precum și ridicării nivelului profesional și științific al cadrelor didactice în concordanță cu nevoile actuale de instruire.

♦ **Cum apreciați sistemul actual de evaluare a cadrelor militare? Asigură, în final, promovarea celor mai buni sau este doar un instrument birocratic din seria "să ne acoperim cu hârtii"?**

În prezent, sistemul actual de evaluare a personalului este materializat în aprecierea de serviciu, principalul document utilizat de comisiile de selecție în vederea promovării în funcție, înaintarea în gradul următor și încadrării posturilor din străinătate. Deși reprezintă o modalitate modernă de evaluare, trebuie să recunoaștem că, în ultimii ani, în foarte multe cazuri, subiectivismul a crescut iar exigența a scăzut în procesul de apreciere a personalului, fapt ce nu este deloc benefic pentru sistemul militar.

Consider că în foarte multe cazuri, elementele de subiectivism sunt determinate de aprecierile evaluatorilor inițiatori, care nu conștientizează că o evaluare corectă a subordonatului poate influența numirea acestuia pe funcția potrivită în raport cu abilitățile pe care le are.

Nu este corect să supraevaluezi sau să subevaluezi un om fără a-i stabili obiective de performanță clare și cuantificabile, să-l compari cu altcineva sau să-i stabilești potențialul de

dezvoltare fără a-l cunoaște foarte bine.

Totodată, trebuie avut în vedere faptul că evaluarea nu este un proces care are loc o dată pe an, ci aceasta se desfășoară continuu, prin consilieri periodice și prin stabilirea de noi obiective de performanță. Numai astfel putem vorbi de o evaluare obiectivă.

♦ **Domnule colonel, sunteți cunoscut "în popor" drept un șef exigent, dar care "cunoaște meserie". Ce așteptări aveți de la oamenii pe care îi conduceți?**

Exigența a constituit și constituie principiul care m-a călăuzit întotdeauna. Am fost, în primul rând, exigent cu mine însumi și apoi cu subordonații. Ca să le poți cere celor din subordine corectitudine și performanță, apreciez că trebuie ca tu să constitui un exemplu în acest sens. De-a lungul carierei am avut ocazia să lucrez cu oameni care mi-au confirmat așteptările, dar și cu oameni în care am investit încredere și nu s-au ridicat la nivelul exigențelor funcțiilor pe care au fost încadrați.

Sunt adeptul respectului reciproc, al încrederii și loialității față de instituție. Consider că am puterea să-i ascult pe oameni, să le apreciez realizările, dar nu pot accepta superficialitatea, mediocritatea, lipsa de operativitate și inițiativă în rezolvarea sarcinilor și, mai ales, în neasumarea răspunderii personale.

Sunt principii de la care nu voi abdica, deoarece sunt convins că numai așa putem reuși să rezolvăm multiplele sarcini și probleme cu care ne confruntăm.

♦ **În încheiere, ce mesaj doriți să transmiteți personalului Forțelor Aeriene, domnule colonel?**

Eu sunt un optimist prin excelență. De aceea, doresc ca satisfacția pe care o încerc, de a aparține acestei categorii de forțe, să fie egală pentru toți cei care îmi sunt colegi. Am convingerea că munca în echipă, bine făcută, cu gândul către viitor a fiecăruia dintre noi, este cheia succesului, este modul prin care Forțele Aeriene își pot îndeplini misiunile și se pot menține în elita Armatei României.

Nu în ultimul rând, asigur cititorii revistei **CER SENIN** că transparența comunicării va continua nu pentru a contracara zvonurile, ci pentru a dezvolta încrederea!

♦ **Vă mulțumim frumos pentru amabilitate, domnule colonel!**

ROMÂNII SUNT DEDICAȚI MUNCII LOR!



Interviu cu generalul-locotenent Vasiliios KLOKOZAS, șeful Forțelor Aeriene ale Greciei

"Domnule general-locotenent, ați vizitat de curând România. Ne puteți spune impresiile dumneavoastră despre țara noastră?"

Am fost cu adevărat impresionați de România, în special de frumusețea reliefului, de istoria remarcabilă și cultura fascinantă a poporului român. În timpul zborului cu elicopterul către Brașov am remarcat că în România trecerea de la câmpie la munte se face prin intermediul dealurilor împădurite, toate acestea fiind brăzdate de numeroase râuri și lacuri. Castelul Peleş oferă o priveliște magnifică, atât eu cât și întreaga delegație, fiind plăcut impresionați în urma vizitei. Pe de altă parte, Bucureștiul este un oraș modern și atractiv, care se remarcă printr-un mare potențial economic. Totuși, mai presus de orice, am remarcat ospitalitatea și căldura cu care am fost întâmpinați peste tot, pe parcursul vizitei.

"Ce părere aveți despre România ca membru NATO?"

Din momentul integrării în NATO, România a jucat un rol activ în promovarea valorilor și obiectivelor Alianței. Prin participarea la misiunile și operațiile curente ale Alianței, România și armata sa au obținut recunoașterea și un statut respectat în cadrul partenerilor din NATO. Achiziția de avioane moderne și perfecționarea Sistemului de Comandă-Control Aerian, alături de implementarea programelor de antrenament standard NATO, vor contribui în viitor la creșterea valorii României ca membru NATO.

"Ne puteți descrie, pe scurt, misiunile și sarcinile CAOC 7 în cadrul conceptului de apărare al NATO?"

Misiunile CAOC 7 sunt de a planifica și de a coordona întregul spectru de operații aeriene întrunit, utilizând forțele alocate conform instrucțiunilor COMAIR. Pentru executarea sarcinilor COMAIR, comandantul Centrului pentru Operații Aeriene Combinate (COMCAOC) preia comanda tactică/controlul tactic al forțelor aflate sub comanda COMAIR, precum și controlul tactic al forțelor aflate sub comanda altor componente (naționale) sau ACO ce vor intra în

Căpitan Mircea BARAC

În cursul lunii iunie a.c., generalul-locotenent Vasiliios KLOKOZAS a efectuat o vizită de lucru în România, din postura de comandant al CAOC (Combined Air Operation Centre) 7 Larissa și de șef al Forțelor Aeriene Tactice Elene, ocazie cu care a acordat un interviu revistei CER SENIN, având în vedere faptul că Forțele Aeriene Române execută Serviciul Poliție Aeriană în zona de responsabilitate a CAOC 7 Larissa.

De la vizita sa în România, generalul-locotenent Vasiliios KLOKOZAS a fost numit șeful Forțelor Aeriene ale Greciei.

subordinea sa doar pentru misiuni specifice sau în situații deosebite. Rolul CAOC, în calitate de structură subordonată CC-Air HQ este de a contribui la împiedicarea agresiunii împotriva NATO și de a ajuta la asigurarea securității și integrității teritoriale a ACE - Allied Command Europe. Pentru apărarea colectivă, CAOC trebuie să fie pregătit să execute operații aeriene defensive, ofensive și de susținere conform instrucțiunilor COMAIR, în numele JFC - Joint Force Command. În plus, CAOC trebuie să fie pregătit să susțină operațiile COMAIR de suport inter/intra - regional. În cazul unor solicitări, CAOC va oferi sprijin și în cazul altor misiuni atribuite de JFC către COMAIR, cum ar fi managementul crizei, Operații de Sprijin a Păcii, extinderea stabilității și lupta împotriva proliferării armelor.

"Care este punctul dumneavoastră de vedere despre relația dintre Centrul pentru Operații Aeriene din România și CAOC 7?"

Relația dintre cele două structuri este una solidă, bazată pe înțelegerea comună a rolului NATO. De comun acord, am creat un grup de lucru cu scopul de a pune în practică viziunea mea pentru dezvoltarea, execuția și monitorizarea culoarelor aeriene. Acest lucru va contribui la îmbunătățirea coordonării și cooperării în vederea îndeplinirii misiunilor, precum și la asigurarea comenzi și controlului pentru întregul spectru al operațiilor aeriene. Grupul de lucru creat va implementa recomandările necesare sporirii compatibilității și interoperabilității între cele două structuri. Scopul este ca atât Centrul pentru Operații Aeriene din România, cât și CAOC 7 să-și perfecționeze capabilitățile și să standardizeze propriile proceduri și concepții pentru a putea îndeplini obiectivele NATO. Munca depusă până în prezent a demonstrat că tot ce am făcut a dat rezultate, însă este loc și de mai bine.

"Ce părere aveți despre personalul Forțelor Aeriene Române implicat în serviciul de Poliție Aeriană?"

Personalul CAOC 7 Larissa interacționează zilnic cu personalul Forțelor Aeriene Române. Ei mă informează permanent despre faptul că oamenii dumneavoastră sunt adevărați profesioniști, au o atitudine cooperantă și sincer dedicați muncii depuse. Contribuția și performanțele înregistrate de ei zilnic în cadrul misiunii de Poliție Aeriană s-au confirmat pe timpul summitului NATO, organizat anul trecut la București. Românii dispun de o experiență bogată și cunoștințe solide în asigurarea serviciului de Poliție Aeriană. De asemenea, ei contribuie activ la dezvoltarea procedurilor, la revizuirea directivelor locale și a altor documente NATO, la definirea instrucțiunilor operaționale și la evaluarea operațiilor și exercițiilor. În calitate de comandant al CAOC 7, doresc să mulțumesc întregului personal din Forțele Aeriene Române pentru efortul zilnic depus în scopul asigurării pregătirii și executării unei astfel de misiuni complexe, precum și pentru contribuția adusă îndeplinirii obiectivelor Alianței."

Ați văzut, cu ocazia vizitei, câteva unități ale Forțelor Aeriene Române. Am dori să cunoaștem opinia dumneavoastră despre infrastructura acestora.

Așa cum știm cu toții, situația economică actuală la nivel mondial se află într-o situație deloc fericită. Prin urmare, infrastructura se află în fața unei realități complexe a scăderii fondurilor, iar întreținerea este una din arile care are de suferit. Am văzut facilități noi și unele îmbunătățite în unitățile vizitate, însă mai există clădiri care ar trebui renovate în viitor. Cu toate acestea, sunt sigur că profesionalismul și implicarea profesională a specialiștilor dumneavoastră va face ca infrastructura să fie menținută la standarde optime.

"De ce ar avea nevoie Forțele Aeriene Române pentru a îmbunătăți nivelul de colaborare cu alte Forțe Aeriene din NATO?"

Personal, aș spune că Forțele Aeriene Române ar trebui să achiziționeze în viitor mai multe platforme aeriene moderne și sisteme de apărare aeriană cu baza la sol, pentru a putea să-și sporească nivelul efectivelor operaționale și a interoperabilității cu generațiile viitoare de sisteme de arme ale NATO. De asemenea, cooperarea poate fi îmbunătățită prin alinierea Forțelor Aeriene Române, din punct de vedere al structurii și al politicilor, cu cele ale altor Forțe Aeriene din NATO.

"Îndepliniți, în afară de funcția de comandant al CAOC 7 și funcția de comandant al Forțelor Aeriene Tactice Elene. Ne puteți oferi opinia dumneavoastră asupra semnificației curente a Puterii Aeriene și a evoluției acesteia în viitor?"

Puterea Aeriană joacă un rol major în dezvoltarea oricărei operații aeriene. Caracteristicile sale de bază, cum ar fi viteza, raza de acțiune și precizia îi conferă capabilități unice. Forțele Aeriene vor dispune de capacități sporite de acțiune dacă forțele aeriene, terestre și maritime vor acționa în comun. Tehnologiile de ultimă generație și era informației au îmbunătățit controlul și comanda și, implicit, eficacitatea misiunilor.

Viitorul Puterii Aeriene a NATO și provocările imediate pentru fiecare forță aeriană vor include operații spațiale și operații cibernetice. Progresul în aceste domenii va fi atât de rapid pe măsură ce tehnologiile vor deveni disponibile. Este responsabilitatea noastră de a pregăti corect și de a aborda această nouă eră a operațiilor prin educarea și instruirea adecvată a personalului, astfel încât puterea aeriană să dețină în continuare rolul de combatere a oricărei potențiale amenințări.

Vă mulțumim frumos pentru amabilitatea dumneavoastră, domnule general-locotenent!

PROMOȚIE KAKI LA ACADEMIA FORȚELOR AERIENE

Data de 31 iulie 2009 a însemnat, pentru promoția de ofițeri "Unirea Principatelor Române - 150" ai Academiei Forțelor Aeriene, momentul avansării la gradul de sublocotenent, respectiv primul pas realizat în cariera armelor. Evenimentul a constituit o premieră prin faptul că aceasta este prima promoție a instituției ai cărei absolvenți vor încadra exclusiv structuri de apărare antiaeriană din Forțele Terestre.

Platoul Academiei Forțelor Aeriene era frământat în dimineața zilei cea mare de curiozitatea invitaților. Părinții, rudele, prietenii, prietenele, personalități politice și militare, mass-media etc. așteptau nerăbdători începerea ceremonialului, răsfirați în stânga și în dreapta tribunei oficiale. De partea cealaltă, studenții, comandanții și profesorii acestora, fanfara militară. Vorbe șoptite, gânduri transmise prin gesturi largi ale brațelor, căutări din priviri a celor dragi. Soarele, zâmbind ștrengărește de după piscul semeț al Tâmpiei, mângâie cu prezența sa distinsa asistență. Emoțiile aproape că devin palpabile.

Căpitan Mircea BARAC 



Ceremonialul a debutat militărește, prin introducerea Drapelului de Luptă în formație. Apoi, rând pe rând, au luat cuvântul și i-au felicitat pe tinerii absolvenți domnul **Viorel OANCEA**, secretarul de stat pentru politica de apărare și planificare, **generalul maior dr. Ion-Aurel STANCIU**, șeful SMFA, **comandor dr. Gabriel-Florin MOISESCU**, comandantul Academiei Forțelor Aeriene, personalități publice ale municipiului Brașov.

În cuvântarea sa, liderul Forțelor Aeriene a precizat: "Înălțarea în grad este umarea unui efort susținut, iar rezultatele obținute pe întreaga perioadă a studiilor universitare, precum și examenul de licență reflectă seriozitatea, maturitatea dovedite în pregătire. În continuare urmează alte etape importante de formare a dumneavoastră

ca militari. Academia v-a oferit cunoștințele necesare pentru a putea înțelege ce vi se cere și ce trebuie să faceți în perspectivă. Vă cer ca în întreaga activitate să fiți exigenți cu voi înșivă și cu subordonații, să fiți exemple de corectitudine și de omenie, să vă faceți apreciați prin cultură, profesionalism și spirit novator." Acestea au fost gândurile **generalului maior dr. Ion-Aurel STANCIU**.

Vizibil emoționat, șeful promoției, **sublocotenentul Andrei BLAGU**, a mulțumit profesorilor, comandanților și părinților, în numele tuturor colegilor săi, pentru sprijinul de

care au beneficiat pe parcursul celor patru ani de studii: "Astăzi este ziua în care optimismul și speranțele noastre încep să capete contur. Eu, împreună cu colegii mei, am încheiat o perioadă foarte importantă din viața noastră, însă suntem conștienți cu toții că Academia a reprezentat doar o etapă în drumul devenirii noastre ca militari și ca profesioniști ai armatei României. Suntem mândri că facem parte dintr-o armată integrată, cu drepturi depline în NATO și sper ca în continuare să câștigăm încrederea și respectul comandanților și viitorilor noștri colegi, să dovedim că suntem capabili să îndeplinim misiunile ce ne vor fi încredințate."

"Nu ezitați să asigurați legalitatea, să respectați demnitatea oamenilor și să apărați drepturile lor, să eliminați mediocritatea și să promovați permanent valorile umanității", a fost ultimul sfat acordat promoției de comandantul Academiei, comandorul dr. Moiescu, în calitate de dascăl al tinerilor absolvenți.

Festivitatea s-a încheiat odată cu oficierea serviciului religios și cu acordarea, de întregul personal al Academiei, onorului invitaților în pas de defilare.

O demonstrație cu cel mai modern tun antiaerian din dotarea Forțelor Terestre, un recital al fanfarei militare și o demonstrație executată de experți militari în arte marțiale au încântat asistența, întregind spectacolul și frumusețea unei zile memorabile pentru tinerii absolvenți. Realizarea fotografiilor de grup a tras, în final, cortina peste cei trei ani de studiu. Emoțiile și momentele dificile ale acestor ani au fost șterse cu buretele. Vor fi păstrate, însă, în amintirea fiecăruia, realizările, succesele, bucuriile și împlinirile acestei perioade.

Astfel, **sublocotenent Liliana PUȘCĂ** remarcă, înainte să părăsească incinta instituției pentru primul concediu din postura de ofițer, că "în cadrul Academiei am învățat să fim comandanți", în vreme ce colega sa, **sublocotenent Antoaneta AXENE**, era de părere că "ne-am maturizat frumos!"



LA ÎNCEPUT DE DRUM

Pentru a deveni sau, mai exact, pentru "a fi" un pilot de carieră este nevoie de multă ambiție, multă muncă, șansă și... un dram de noroc. Puțini sunt cei care pot privi acum în urmă și să spună: "mi-a fost ușor...". În general este nevoie cam de zece ani. Atât îi trebuie unui om pentru a deveni un bun pilot, adică pentru a se simți în avion "ca peștele în apă". Pentru cel care ajunge la acest nivel, nu prea mai există cale de întoarcere. Există, însă, în toată această luptă continuă cu sine un moment aparte, o clipă de extaz, de împlinire. Acest moment este cel al obținerii brevetului de pilot. Anul acesta au "trăit" evenimentul 13 piloți, în data de 08 iulie, la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene de la Boboc.

Plutonier major Sorin SĂFTOIU 



Căpitan-comandorul Nicolae IUGA

un criteriu. Poți breveda foarte bine atât cu 80 de ore, cât și cu 150. Important este cum te-ai pregătit în acest număr de ore. Există și posibilitatea ca, în cazul unor condiții meteorologice vitrege, să brevetezi în tur de pistă, în loc de exercițiu de luptă și totuși să devii, apoi, un pilot de elită", este opinia **căpitan-comandorului Adrian GEANĂ**, șeful comisiei de brevetare.

Conform normelor în vigoare, brevetul de pilot se primește după un anumit număr de ore de zbor – număr care poate varia de la o promoție la alta – la sfârșitul cărora candidatul trebuie să promoveze un examen cu o componentă teoretică și una practică. Aceasta constă în verificarea următoarelor elemente: cunoaștere exercițiu, control avion, pornire și încercare motor, decolare, zbor în urcare, intrarea în zonă, viraj, răsturnarea, luping, imelman, tonou, zbor în coborâre, păstrarea locului în zbor, părăsirea zonei, intrarea în tur de pistă, aterizare, convorbiri radio, exploatare avion, circumspecțiune, rezolvare situații deosebite.

"La prima vedere pare complicat, dar toate aceste elemente sunt repetate și însușite în cadrul zborurilor de antrenament. Chiar putem spune că promoția de anul acesta este una receptivă și cu perspectivă, cu piloți

talentați, stăpâni pe emoțiile lor și pe natura comportamentală a aparatelor de zbor", ne informează căpitan-comandorul Nicolae IUGA, instructor de zbor și membru în subcomisia de brevetare pentru IAR-99 Standard.

Așa și pare. De pe marginea pistei, urmărind avioanele la decolare, unul câte unul. Apoi acestea dispar în zona de efectuare a exercițiului, ascunsă ochilor. La aterizare, piloții sunt vizibil afectați de efortul concentrării pentru una din etapele esențiale ale carierei lor. *"Deși am repetat de multe ori tiparul exercițiului, acolo sus parcă e un nou început. Cred, însă, că am reușit, în cea mai mare parte să întrunim aprecierile comisiei, să reținem sfaturile acesteia privind momentele de ezitare. Suntem bucuroși pentru obținerea brevetului și, desigur, mândri că, de azi înainte, suntem și noi piloți ai Forțelor Aeriene Române",* ne-a declarat imediat după examen **sublocotenentul Ionel BABA**.

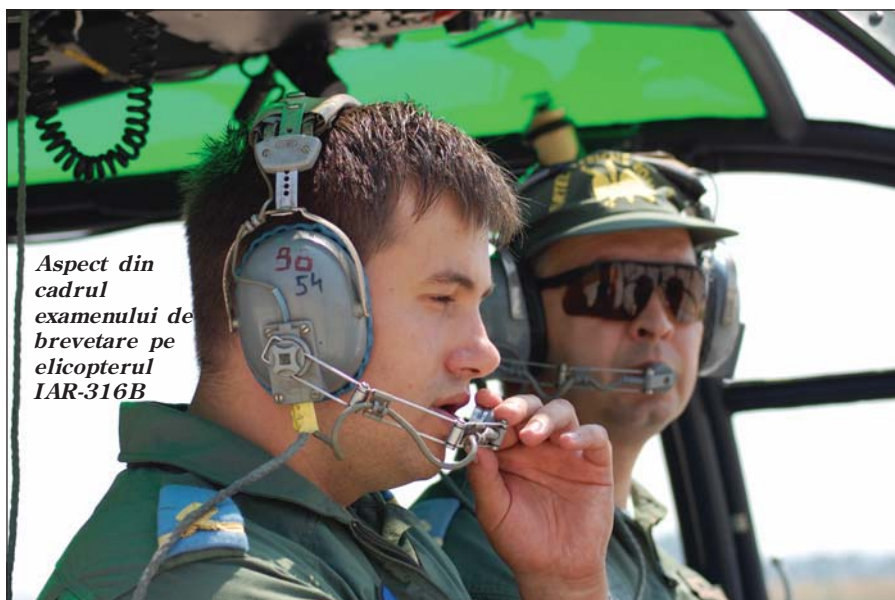
Ce îi așteaptă de acum încolo pe tinerii noștri piloți? Mai întâi repartitia, conform examenului și brevetului susținut: 6 piloți pentru avionul IAR-99 Standard, 5 piloți pe avionul IAR-99 Șoim și 2 piloți pe elicopterul IAR-316. Apoi, un nou start în bazele aeriene. Concomitent, se vor reîntâlni cu verificările, atât din punct de vedere medical, cât și profesional, cu examenele de licență, prezente și ele o dată la doi ani sau după o perioadă mai mare de întrerupere, în care nu a zburat, atunci fiind din nou supus verificărilor și antrenamentelor.

Aceasta este esența carierei unui pilot. *"De exemplu, pentru a putea zbura avioane de luptă de tip MiG-21 LanceR, pilotul are nevoie de minimum 100 de ore de zbor pe avioane cu reacție. Sperăm ca trecerea pe aceste avioane să se producă cât mai repede și, poate, cine știe, vom avea șansa de a zbura noul avion de luptă de multă vreme",* se declară optimist **sublocotenentul Cristian TRIFA**.

Un capitol aparte l-a constituit desfășurarea examenului pentru obținerea brevetului pentru elicoptere IAR-316B. Șeful subcomisiei, **căpitan-comandorul George CRISTEA**, ne



Raport prezentat înainte de decolare



Aspect din cadrul examenului de brevetare pe elicopterul IAR-316B

cerute sunt aceleași, însă implicarea este mult mai profundă la elicoptere. Oricând pot apărea situații de evacuare, de suport medical, logistic. Să nu uităm că, în orice teatru de război, desantul combatanților, asigurarea cu materiale și suportul medical se fac, în procent majoritar, cu elicoptere. Suntem siguri că vom avea satisfacții majore în carieră”.

E normal ca, în astfel de momente, să fii puțin euforic, să vezi că debutul în breasla cuceritorilor cerului s-a realizat relativ ușor. În astfel de momente nu te gândești că avionul pe care vrei să îl zbori are resursa tot mai aproape de punctul final, că suportul logistic din baze este mult diminuat de criza economică, că este posibil să locuiești, împreună cu familia, într-una din “coloniile” din preajma bazelor, că avionul de luptă multirol este, deocamdată, un vis frumos.

Acum este momentul tău de glorie. Acum, astăzi, ai devenit pilot al Forțelor Aeriene Române. Nu este rău. Ești doar la început de drum...

oferă câteva caracteristici speciale: “Procedurile sunt, desigur, diferite de cele pentru avioanele subsonice. Cei doi candidați au depus o muncă teribilă. Aportul nostru s-a axat pe inducerea tehnicilor de pilotare, pe constanța și siguranța în zbor. Am urmărit ca viitorii piloți pe elicoptere să poată executa pornirea elicopterului de la sol, decolarea, deplasarea la locul staționar, executarea zborului staționar, rotiri de 90, 180 și 360 de grade pe stânga și pe dreapta, deplasarea înainte și înapoi, oprirea rapidă, efectuarea de opturi la înălțimi și viteze variate, viraje, variații de viteză, zborul cu hidraulica cuplată și alte astfel de manevre”.

Cei doi piloți ce vor stăpâni elicopterele IAR 316-B, **sublocotenenții Răzvan MOLDOVAN și Ioan**

TURICĂ sunt conștienți de importanța carierei pentru care au optat: “Multă lume privește cu interes redus faptul că poți avea satisfacții depline și pe elicopter, nu numai pe avioane subsonice sau supersonice. Aptitudinile

De-briefing și impresii după examen



SMFA ȘCOLEȘTE

70 DE SOLDAȚI VOLUNTARI

70 de soldați voluntari au jurat să-și apere țara pe 1 iulie, pe platforma de învățământ la Boboc.

Șeila DUMITRESCU



70 de soldați voluntari s-au legat să-și apere patria în cadrul ceremonialului de depunere a jurământului militar desfășurat pe 1 iulie la Boboc. **“Jur credință patriei mele, România. Jur să-mi apăr țara chiar cu prețul vieții. Jur să respect legile țării și regulamentele militare. Așa să-mi ajute Dumnezeu”**, au rostit soldații voluntari în fața comandantului Școlii de Aplicație a Forțelor Aeriene Boboc, **comandorul Nicolae JIANU**.

Din cei 70, 42 de soldați voluntari se vor pregăti la Sibiu pentru a deveni polițiști militari, prima generație, potrivit declarațiilor oficialilor Școlii de Aplicație a Forțelor Aeriene de la Boboc. Restul de 28 vor rămâne să se pregătescă în continuare la Boboc.

Tinerii s-au prezentat pe 10 iunie la unitate și vor încheia etapa de pregătire militară la sfârșitul lui septembrie, printr-o serie de examene și verificări.

La evenimentul din 1 iulie au participat **comandorul dr. Alexandru-Petru GĂLUȘCĂ**, șeful Instrucției și Doctrinei din SMFA, comandantul SAFA Boboc, **comandorul Nicolae JIANU**, comandantul Școlii de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene, **comandorul Constantin STANCIU**, locotenent-colonelul **Leodor Nicolae JULA**, locțiitorul comandantului Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene “Traian Vuia”.



71 de tineri, absolvenți ai Școlii de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene, au marcat pe 31 iulie terminarea celor doi ani de studiu de pe platforma de învățământ a Statului Major al Forțelor Aeriene de la Boboc, județul Buzău. Cei 71 de tineri absolvenți, 54 reprezentând personal MAPN și 17 personal MAI, alcătuiesc promoția 2009, denumită și "Unirea Principatelor Române 150".

Șeila DUMITRESCU 

O NOUĂ PROMOTIE DE MAIȘTRI MILITARI LA BOBOC

În apartamentul 8 din "blocurile gri", așa cum sunt denumite căminele în care sunt cazați elevii Școlii de



Ceremonie de decernare a diplomelor de maestru militar clasa a V-a

minute. Alte 25 de minute sunt destinate toaletei personale și 30 de minute - întreținerii sectoarelor. Micul dejun se servește de la 7, iar la 07.50 se prezintă raportul și se face inspecția de dimineață. Cursurile încep la 8. La raportul de prânz se stabilesc sarcinile, după care masa se servește la 15.30. Timp liber până la 16.30, după care urmează studiu individual. Cina este programată - între 19.00 și 19.30, după care se face apelul de seară. Până la 22.00 este program de voie, când se dă stingerea. Sfârșiturile de săptămână cuprind studiu și activități culturale.

Este seara lui 30 iulie. Soarele

coboară agale peste hectarele aerodromului Boboc, umbra sa fiind brăzdată doar de trenurile care trec din când în când. În camera Alinei șifonierul este gol, iar bagajele stau rezemate într-un colț. Pe scaunul de lângă ușă așteaptă uniforma specifică de cadru militar MAI: veston cu pantaloni albastru închis, pălăria, cămașa albă și pantofii.

"N-aș vrea să vină ziua de mâine", șoptește, în timp ce stă lungită în pat. E tristă pentru că, după doi ani de studii și examene, nu va primi gradul de maestru militar, precum colegii ei de la MAPN, care vor fi avansați în gradul de maestru militar clasa a 5-a. Ordinul ministrului Administrației și Internelor precizează clar că această promoție va fi avansată în grad abia în octombrie. Până atunci, tinerii se vor afla într-un concediu prelungit de două luni de zile.

Carieră militară în etape

Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene (SMMSFA) "Traian Vuia", **Alina Rizea** își pregătește bagajele. Face parte din cei 17 absolvenți ai SMMSFA, personal MAI, școliți la Boboc, județul Buzău. Doi ani de zile a studiat pentru a deprinde cunoștințele necesare întreținerii și exploatarei elicopterelor, pasiunea ei. Specialitatea ei militară după anii de studiu - "Electromecanică și automatizare de bord de aviație".

Programul tipic al unei zile din Școala de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene începe la 6 dimineața. La 06.10 se iese pe platou pentru o înviorare de 25 de



Părinți și absolvenți la ceremonia de înălțare în grad

Promoția 2009 a fost foarte bine selecționată, spun oficialii școlii. 2,39 pe loc. **Căpitan-comandorul Corneliu Mititelu** le-a făcut și o caracterizare psiho-morală: "Ca trăsătură definitorie pot spune că nu au ieșit din tiparul generației; au idealuri mărețe, însă au nevoie de motivație și de

orientare. Mulți aspiră către continuarea studiilor; nu sunt copii deosebiți, sunt copii normali". **Căpitan-comandorul Mititelu** a completat că a încercat să îi motiveze pe timpul școlii prin acțiuni de socializare și relaționare, cum ar fi ieșiri la teatru și competiții sportive.

"**CER SENIN**" a stat de vorbă și cu **maiorul Dragoș Baltă**, șef Birou Planificare Învățământ. Rugat să caracterizeze profesional promoția 2009 a SMMSFA, denumită și "**Unirea Principatelor Române 150**", maiorul Baltă a precizat că s-a încheiat prima etapă de pregătire a maistrilor militari, certificați profesional prin diplomele emise de Ministerul Educației, Cercetării și Inovării. "*Pregătirea celor 54 de absolvenți ai Ministerului Apărării Naționale se va perfecționa în unitățile operaționale de aviație, rachete și radiolocație din Forțele Aeriene. S-a încheiat etapa cea mai ușoară, de acum încolo urmează partea practică, cursuri de perfecționare și continuarea studiilor*", a completat **maiorul Dragoș Baltă**.

Șeful Biroului Planificare învățământ a adăugat că, pentru anul viitor, Școala de Maistri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene a scos la concurs, între 17 și 21 august, 90 de locuri care vor fi distribuite astfel: 80 pentru Statul Major al Forțelor Aeriene – 60 la aviație și câte 10 la rachete și radiolocație - și 10 pentru Statul Major al Forțelor Terestre.

În 2007, promoția de la SMMSFA a numărat 40 de maistri militari clasa a 5-a, iar în 2008 – 92.

"Dumneavoastră sunteți viitorul"

31 iulie. Festivitatea de decernare a gradului de maistru militar clasa a 5-a pentru absolvenții SMMSFA Boboc este în toi. Platoul este ocupat de cei 71 de tineri care așteaptă răbdători desfășurarea evenimentelor.

Generalul de brigadă Costel Tătaru, locțiitorul șefului Direcției logistice din Statul Major General, caracterizează promoția "**Unirea Principatelor Române 150**" un adevărat matriarhat. Nu se înșeală foarte mult pentru că fetele au ocupat locurile fruntașe la toate armele posibile, cu o singură excepție.

Astfel, la arma aviație, locul întâi l-a ocupat **Loredana Alina Gheorghe**, specialitatea militară aeronave și motoare de aviație (MAPN), iar din partea MAI, **Marius Ilie**. La

specialitatea militară armament, rachete, muniții de aviație și sisteme de lansare a ieșit pe primul loc **Emilia Mateș**, cu media 9,76. **Veronica Niță** a fost cea mai bună elevă de la specialitatea militară electromecanică și automatizare de bord de aviație, din partea MAPN, iar de la MAI – **Alina Rizea**, la aceeași specialitate militară. Tot pe locul întâi, dar la specialitatea militară radioelectronică de bord de aviație, s-a clasat **Liliana Corina Dumitrașcu**. La arma Artilerie și Rachete Sol-Aer, **Steluța Marta Niculae** s-a clasat pe locul întâi, iar la arma radiolocație – **Beatrice Florentina**

Butnariu.

Ce așteptări au cei mai buni maistri militari clasa a 5-a? **Alina Gheorghe** vrea ca următorii ani să fie la fel de frumoși cum au fost cei doi ani de școală. De altfel, ea va rămâne la Boboc, acolo unde a făcut și studiat. **Veronica Niță** va pleca la Bacău, unde mai sunt 3 maistri militari femei. Absolventa de liceu militar la Breaza spune că i-ar plăcea, în viitor, o funcție de consilier pe problemele maistrilor militari. **Florentina Butnariu**, absolventă de liceu militar la Câmpulung Moldovenesc, e cea mai hotărâtă: abia așteaptă să lucreze pe radarul Gap Filler. Va pleca la Daria, în Giurgiu. **Emilia Mateș**, șefa de promoție, și ea cu liceul militar la



Promoție de matriarhat la "Traian Vuia"

activ, va pleca la Câmpia Turzii. Își dorește să își continue studiile, să meargă la facultate și să se căsătorească în doi ani. **Liliana Corina Dumitrașcu** va rămâne tot la Boboc și se așteaptă ca viitorii colegi să o ajute în următoarea etapă a carierei militare.

Ceremonia se încheie sub ochii familiilor prezente la Boboc și a zecilor de telefoane transformate în aparate de captat momentul istoric al acordării primului grad în cariera militară, cel de maistru militar clasa a 5-a. Oficialii SMFA și cei ai Școlii de Maistri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene "**Traian Vuia**" îi denumesc pe maistrii militari drept coloana vertebrală a armatei și îi fac să conștientizeze că ei vor fi beneficiarii noi tehnici. "*Dumneavoastră sunteți viitorul*", se aude la Boboc.



Comandantul Școlii de Maistri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene acordă primul grad în carieră

Aterizare la punct fix

Șeila DUMITRESCU



Adrian SULTĂNOIU



În perioada 6-9 iulie 2009, pe aerodromul Boboc s-au desfășurat Concursul de parașutism militar "Cupa Aviației" și Campionatul Național de Parașutism Militar, cu militari parașutiști din cadrul Ministerului Apărării Naționale și Serviciului Român de Informații, competiții organizate de Statul Major al Forțelor Aeriene.



Căpitan-comandor Ion IORDĂNOAIA.
Locul IV la campionatul militar național

Zi toridă de iulie. Pe pista aerodromului de la Boboc, în ordinea numerelor de pe tricouri, descopăr echipele înscrise la start pentru Cupa Aviației Militare: Forțele Navale, Forțele Terestre cu trei echipe – Sarmis, Dacica și Gemina, Serviciul Român de Informații și Forțele Aeriene. Câțiva militari "meditează" pe iarbă, însă cei mai mulți stau înghesuiți în fața tablei care îi departajează.

"Aripiști" sau militarii parașutiști cu aripă sunt 27. În uniformă mozaicată, aproape toți. Singurii care fac notă discordantă sunt cei de la

Serviciul Român de Informații - în uniformă maro. Accesorii specifice – bocanci, altimetru, cască și ochelari de zbor, parașute de 23 sau 28 de kilograme. Alături de ei, șase piloți și copiloți, plus trei tehnici de zbor, personalul care i-a însoțit la ieșiri. Aeronavă de lansare de la 1200 de m: AN-2. Pentru cupă se sare în grup de 4, iar la campionatul național, care urmează, câte 3, prin tragere la sorți. Departajarea se face în funcție de precizia aterizării la punct fix – un cerc cu diametrul de 10 cm într-o groapă plină cu nisip. Un militar ratează aterizarea la punctul fix și se fac glume

pe seama lui că "nisipul face bine la pipotă". Se încheie manșa a patra, ultima din Cupa Aviației Militare.

Venită după antrenamente sporadice la Tuzla și Boboc și cu parașute cu aripă împrumutate de la Forțele Terestre, echipa Forțelor Aeriene condusă de **căpitan-comandorul Ion IORDĂNOAIA**, 45 de ani, se clasează pe locul trei. Alături de parașutistul militar cu peste 1600 de salturi la activ au sărit **locotenent-comandorul Lucian MOLDOVAN**, 36 de ani, parașutist din anul 1993, **căpitanul Raul TOANCHINĂ**, 31 de ani, parașutist din anul 2002, **căpitanul Mihai DEAS** de la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene Boboc, parașutist din anul 2002 și **căpitanul Mircea ȚIBU**, 30 de ani, parașutist din anul 2002, toți cu aproximativ 400 de salturi la activ. Ei sunt oamenii care îi antrenează pe piloți pentru a părăsi aeronava în cazul unei situații limită. Cea mai mare atenție se acordă plierii parașutei. O singură greșeală poate fi fatală. În plus, nu se fumează lângă foaia de plastic.

Antrenată timp de patru ani de instructori cu experiență precum **locotenent-colonelul Florian POPESCU** sau **plutonierul adjutant principal Florian IONIȚĂ**, echipa SRI-ului urcă pe locul 2. "După manșa a treia eram pe locul 1, însă Forțele Terestre au oamenii bine pregătiți pentru aterizare la punct fix", declară **locotenent-comandorul Virgiliu PENA**, 40 de ani, parașutist din

anul 1998, cu aproximativ 1100 de salturi la activ. E în echipă cu fratele său, **căpitanul Marian PENA**, 39 de ani, parașutist cu 1200 de salturi la activ, dar și cu **plutonierul major Iulian PRICOAPSĂ** - 400 de salturi la activ, **plutonierul major Dorel SAVA** - 600 de salturi și **plutonierul adjutant Ovidiu GÂRJOABĂ** - 600 de salturi. Spre deosebire de instructorii de la SMFA, cei de la SRI execută misiuni tactice, în care, pe lângă parașuta de 23 sau 28 de kg, cară și armament, materiale și diverse containere. În plus, dețin în dotare toate tipurile de parașute pentru că "dacă vrei să ai oameni pregătiți, trebuie să investești", conform declarației **căpitanului Marian PENA**.

Echipa Sarmis a Forțelor Terestre, lidera concursului național de parașutism militar, are în componență parașutiști sportivi militari titrați, cum ar fi **sergentul Gabriel**

Soldat Andrei MACHEDON.
Locul II la campionatul militar național



Îmbarcarea...



POP de la Batalionul 1 Operații Speciale Târgu Mureș, 31 de ani, cu peste 1000 de salturi la activ, câștigător al Cupei României cu echipa în anii 2006 și 2007, vicecampion în anii 2002 și 2005, campion național de aterizare la punct fix în anul 2007 și, de asemenea, vicecampion la concursul internațional din Ungaria în anii 2007 și 2008; **plutonierul major Camelia IONIȚĂ** de la Centrul de Instruire pentru Operații Speciale Buzău, 44 de ani, parașutist din anul 1982, cu peste 800 de salturi, câștigătoare a Cupei României cu echipa în anii 2004, 2005, 2008, vicecampionă în anii 2006 și 2007 și **maiorul Valentin MĂNZALĂ** de la Centrul de Instruire pentru Operații Speciale Buzău, 38 de ani, parașutist din anul 1997, cu aproximativ 500 de salturi la activ. "Ne-am gândit să câștigăm și pentru căpitanul echipei noastre, **maiorul Mugurel UȚĂ**, decedat la Clinceni pe 3 iulie; cu câteva

zile înainte ne spusese că vrea această Cupă a Aviației", ne-a destăinuit **plutonierul major Camelia IONIȚĂ**.

Legat de evoluția clasamentului pe echipe, **plutonierul adjutant șef**

Campion militar național terestru

Din cei 14 parașutiști militari înscriși la linia de start a Campionatului Național de Parașutism Militar, în ordinea inversă valoric, primii trei clasaiți au aparținut Forțelor Terestre, iar Forțele Aeriene au obținut locurile patru și cinci. Astfel, **căpitanul Raul TOANCHINĂ** de la Baza 86 Aeriană Fetești s-a clasat pe locul cinci, locul patru i-a revenit **căpitan-comandorului Ion IORDĂNOAIA** din Statul Major al Forțelor Aeriene, locul 3 - **plutonierului major Camelia IONIȚĂ** de la Centrul de Instruire pentru Operații Speciale Buzău, locul 2 - **soldatului Andrei MACHEDON**, Buzău, iar locul 1 și titlul de campion național militar i-au revenit **sergentului Gabriel POP** de la Batalionul 1 Operații Speciale Târgu Mureș.

..."debarcarea"



Florian IONIȚĂ ne-a oferit câteva detalii. "Competiția a suferit modificări de clasament; la început egale și pe locul 1, cu fiecare lansare executată, echipa din frunte s-a schimbat permanent, în așa fel încât după două salturi executate, echipa aviației era plasată în frunte, însă situația meteo și experiența mai bogată a făcut ca alte echipe să treacă înainte, respectiv echipele **SRI** și **SMFT**", a concluzionat **plutonierul adjutant șef Florian IONIȚĂ**, unul dintre arbitrii competiției, alături de **pcc Dacian CIORGVEAN**, **pcc Costel ȚIGĂNUȘ**, **plutonierul major Petru TIMOFTE** și arbitru șef, **locotenent-colonelul Florin POPESCU**.

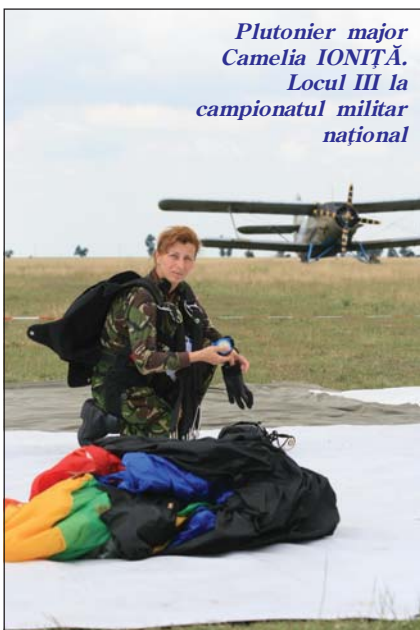
Ce au în comun militarii care sunt instruiți să planeze cu zeci de kilograme prin aer și să aterizeze în siguranță? Calitățile "aripiștilor" au aceleași cuvinte cheie: curaj, instrucție, voință, curaj, pregătire fizică și multă pregătire psihică. "Pentru lotul național, se fac în jur de 5 - 10 parașutări pe zi, chiar și sâmbăta și duminica, depinde de vreme", cum am aflat de la **locotenent-colonelul Florin POPESCU**, arbitru șef la competițiile organizate de SMFA.

Primii trei cei mai buni parașutiști militari au cu toții în familie modele după care s-au ghidat în evoluția lor și "state" vechi în zborul cu parașuta cu aripă. **Plutonierul major**

Camelia IONIȚĂ, 44 ani, a făcut primul salt la 17 ani. Este căsătorită cu **plutonier adjutant șef Florian IONIȚĂ**, instructor și campion multiplu la parașutism militar, pe care l-a cunoscut pe aerodrom. Locul doi, **soldatul Andrei MACHEDON**, a sărit și el tot de la 17 ani cu parașuta, urmând modelul tatălui său - parașutist militar și pe cel al unchiului, pilot de încercare. Cât despre campionul militar, **sergentul Gabriel POP**, primul salt a fost făcut la 19 ani, iar "microbul" parașutării pare să îl aibă de la tatăl său, instructor de parașutism. "E ca un drog, dar un drog care îți dă numai satisfacții plăcute", ne-a declarat **sergentul Gabriel POP**, proaspăt învingător al unor probleme de sănătate care l-au făcut să piardă 8 kilograme în ultimul an și care l-au ținut departe și de Campionatul Național de Parașutism de anul trecut. Căsătorit de o lună, sergentul Pop și-a propus să lupte să revină la forma inițială care l-a consacrat atât intern, cât și extern: locul 1 în 2006 și 2007 la Cupa României, câștigător al Campionatului național în 2007 la precizia aterizării și locul 70 în 2008 la campionatul mondial de parașutism civil.

Premiați de **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, pe 10 iulie, cei 27 de militari le-au zămbit din formație celor peste 1000 de oameni strânși pe aerodromul Boboc, în cadrul manifestărilor denumite "Aripi deschise", desfășurate cu ocazia zilelor Forțelor Aeriene. Nu înainte de a-și fi pliat parașutele militare care îi așteaptă răbdătoare pentru următorul salt-sarcină de serviciu.

Plutonier major Camelia IONIȚĂ. Locul III la campionatul militar național



Sergent Gabriel POP. Locul I la campionatul militar național



ACTIVITĂȚI SPORTIVE DE 'ZIUA FORTELOR AERIE'NE'

La baza sportivă a Batalionului de Aero comunicații și Informatică de la Iasmin s-au organizat, în perioada 15.06-20.07, mai multe concursuri și activități sportive prilejuate de sărbătorirea Zilei Forțelor Aeriene.

Participanții, extrem de numeroși - nu mai puțin de 11 echipe: Statul Major al Forțelor Terestre, Statul Major al Forțelor Navale, Statul Major al Forțelor Terestre, U.M. 01961, 01895, 01877, 01802, 01914, 01812, 01829, 01924 - s-au întrecut, într-un cadru organizatoric de excepție, la fotbal, tenis de câmp și tenis de masă.

Clasamentul final a stabilit următoarea ierarhie:

- **fotbal:** locul I - U.M. 01895 Chitila, locul II - U.M. 01924 București, locul III - U.M. 01829 București;

- **tenis:**

a) **simpliciu:** locul I - **locotenent-colonel Ilie SCURTU**/S.M.F.A., locul II - **plutonier major Adelin VOICU**/U.M. 01961 Otopeni, locul III -



sergent Constantin ȘTEFAN/U.M. 01829 București;

b) **dublu:** locul I - echipa S.M.F.A. (**general maior dr. Ion-Aurel STANCIU**, **locotenent-colonel Ilie SCURTU**, locul II - S.M.F.N. (**amiral Dorin DANILĂ**, **comandor Tiberiu CHODAN**), locul III - U.M. 01829 București (**maior Dorinel SANDU**, **căpitan Marius MÎRZAC**);

- **tenis de masă:** locul I - U.M. 01895 Chitila, locul II - S.M.F.A., locul III - U.M. 01961 Otopeni;

În urma acestor rezultate, U.M. 01895 Chitila păstrează cupa transmisibilă la fotbal, fiind neînvinsă de 2 ediții, iar Statul Major al Forțelor Aeriene pierde primul loc la tenis de masă, după 3 ediții succesive, în favoarea aceleiași unități.

Remarcabilă a fost și evoluția foarte bună la tenis dublu a echipei S.M.F.A., cu șeful categoriei de forțe în teren.

CONCURS SPORTIV ȘI APLICATIV-MILITAR DE VARĂ 'BISTRITA 09'



Desfășurat în perioada 06-12.07, concursul a reunit la start 6 echipe: Divizia 1 Infanterie și Divizia 4 Infanterie din cadrul Statului Major al Forțelor Terestre, Statul Major al Forțelor Aeriene, Statul Major al Forțelor Navale, Comandamentul Logistic Întrunit și Comandamentul Comunicațiilor și Informaticii. Întrecerile s-au desfășurat pe structura a trei probe, atât la masculin cât și la feminin: înot, duel de foc, patrulă militară.

În probele individuale, cei mai buni sportivi din echipa S.M.F.A. au fost **sublocotenentul Simona RADU** (locul 1 la înot 50 m liber și 2 la 50 m bras) și **maistrul militar clasa a-IV-a Adrian SZALAY** (locul 2 la 100 m liber și 3 la 100 m bras).

În probele pe echipe, atât la duel de foc cât și la patrulă, fetele au reușit clasarea pe locul 2, iar băieții pe locul 3. În clasamentul general, echipa Statului Major al Forțelor Aeriene a ocupat locul 2, după echipa Diviziei 4 Infanterie din cadrul SMFT.

De remarcat comportarea meritorie a sublocotenentului Simona Radu, care a participat la toate probele din cadrul competiției, dovedind rezistență fizică și psihică deosebite și o mare putere de luptă.

Pentru rezultatele foarte bune obținute, șeful S.M.F.A. i-a recompensat pe componenții lotului cu citare prin ordin de zi pe unitate și trei zile permisie.

CAMPIONATUL MONDIAL MILITAR DE PENTATLON AERONAUTIC

Concursul s-a desfășurat la Uppsala, Suedia, în perioada 16.08-23.08.2009 și a reunit sub egida sa echipe din 12 țări. Detașamentul român, reprezentant al Statului Major al Forțelor Aeriene, a avut următoarea componență: **locotenent-colonel Ilie SCURTU** (U.M. 01835) - șef misiune, **căpitan Marius ȘTEFAN** (U.M. 01961) - căpitan de echipă și antrenor, **maistrul militar clasa a IV-a Ion PUPĂZĂ** (U.M. 01896) - sportiv, **maistrul militar clasa a-V-a Nicolae Cătălin TITIU** (U.M. 01812 "N") - sportiv, **maistrul militar clasa a-V-a Dragoș Alexandru JIPA** (U.M. 02208) - sportiv, **caporal Daniel BĂDICEL** (U.M. 01895) - sportiv și **maistrul militar clasa a-V-a Dragoș Alexandru CHECHERIȚĂ** (U.M. 01969) - sportiv-rezervă.

În contextul desfășurării concursului, se pot remarca evoluțiile deosebite ale m.m.

cls. a-V-a Dragoș Alexandru JIPA la proba de tir (pistol cu aer comprimat), unde, deși a concurat cu arma pusă la dispoziție de către organizatori, a obținut punctajul maxim - 1000 puncte, **m.m. cls. a-V-a Nicolae Cătălin TITIU**, care a reușit un traseu deosebit la orientare și a obținut locul III.

Din nefericire, proba de parcurgere a pistei cu obstacole tip C.I.S.M. nu a permis campionului din 2008, **caporalul Daniel BĂDICEL** să-și etaleze posibilitățile la capacitate maximă și să își apere titlul, acest lucru datorându-se ploii mărunte, "mocănești", fapt ce a crescut riscul de accidentare. Totuși, sportivul a reușit clasarea pe locul III.

Considerăm că, pentru repetarea unor astfel de performanțe și în viitor, trebuie să avem în vedere existența unei baze de selecție mai mare



pentru competiții și promovarea valorilor pentatlonului aeronaucic la nivelul personalului din Forțele Aeriene, în special în instituțiile militare de învățământ.

**Pagină realizată de
plutonier major
Sorin SĂFTOIU,
cu sprijinul
compartimentului
educație fizică din SMFA**

PROFESIONISTUL DIN SPATELE CĂȘTILOR DE PILOT

Maistrul militar clasa I, Germis TĂNASE, are 40 de ani. El este șeful atelierului în care se personalizează căștile piloților de elicoptere.

Șeila DUMITRESCU 

Poartă salopeta albastru închis care îl identifică drept tehnic al bazei 90 Transport Aerian. Are în subordinea lui o singură persoană, o femeie, **Elena GAVRILOAIE, maistrul militar clasa a IV-a**, "singura care s-a arătat interesată de acest domeniu".

Germis TĂNASE este omul care se ocupă de reparațiile imposibile. Adică: "S-a stricat ceva la C-uri. S-a stricat ailaltă. N-ai o idee cum se face?". Meșterește ca Gepetto, sub hota de aerisire din atelierul-birou. Prin ochii verzi i-au trecut sute de circuite electronice, condensatoare, senzori, hărți și scheme ale diverselor componente asamblate. Face parte din prima promoție liberă de după 1989 de maștri militari a Școlii Militare de Maștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene din Mediaș. Ca specialist de bază, este armurier – tunuri, mitraliere. Din școală a plecat la Boteni, unde a stat 14 ani. La Baza 90 este detașat din anul 2004.

Începe ziua de lucru la 7 dimineața și termină în jur de 15.30. Face naveta în fiecare dimineață cu autobuzul unității. Încă are răbdare, calm și dorința de a vrea să facă ceva. Se ocupă de repersonalizările căștilor piloților cumpărate de Forțele Aeriene



Germis TĂNASE, tehnic al Bazei 90 Transport Aerian

Adrian SULTĂNOIU

de la Elbit Systems, Israel, în 2004. Ce aduce casca MIDASH nou? Aduce afișarea parametrilor esențiali ai elicopterului în câmpul vizual al pilotului, astfel încât, oricând acesta, dacă întoarce capul, să îi aibă în câmpul vizual al ochilor. Forțele Aeriene Române au achiziționat 50 de astfel de echipamente prin care ochiul pilotului de elicopter beneficiază de toată informația posibilă.

Know-how-ul reperso-

nalizării căștilor l-a dobândit după o lună de "training" în Israel, unde a descifrat manopera producătorilor de la Elbit Systems.

Durata repersonalizării unei căști pe capul pilotului este de trei săptămâni, de la faza de mulaj luat după capul pilotului, găsirea axelor optice și poziționarea lor, asamblarea componentelor și vopsirea căștii. Maistrul militar ne-a povestit și o întâmplare hazlie. O dată, israelienii au uitat să pună o căciuliță de protecție peste capul pilotului pe care se personaliza mulajul unei căști MIDASH și din cauza asta l-au tuns pe pilot zero. Motivul: substanța folosită la mulaj se întărește imediat și nu iese decât cu foarfeca. Lui încă nu i s-au întâmplat astfel de accidente. Are

parte de altele. "Majoritatea piloților sunt dreptaci, iar la stânga nu au o precizie foarte mare. Asta (n.r. – echipamentul) o ții pe cap și tu trebuie să nimeriști să pui modulele acolo. Uneori se mai rup, se mai defectează un fir la ele. Nu-i nimic, le reparăm aici", ne destăinuie **maistrul militar TĂNASE**.



Atelierul de lucru al lui Germis TĂNASE



Pilot cu casca MIDASH

Mihai GHIORGHIAȘA

EGALI CU PERFORMANȚA

“Singurul element ce ar putea înclina balanța în favoarea îndeplinirii misiunilor exact și la timp, este utilizarea unei politici de resurse umane axată pe crearea unui viitor pentru specialiști. Dacă ar exista funcții pentru fiecare militar, mai precis pentru gradul următor al fiecăruia, ar însemna o continuitate a procesului de profesionalizare al serviciului”.

Căpitan Florin PANDEA



Vecinătatea Bazei 86 Aeriană constituie o eternă provocare pentru militarii din Compania 105 Radiolocație de la Fetești. Continuatoare a tradiției impusă de fostul batalion de radiolocație, unitatea a trebuit să se adapteze la toate condițiile și vicisitudinile tot mai prezente în armata română.

Comandantul companiei, **maiorul Gheorghe ENE**, este convins că performanțele obținute de oamenii săi, de camarazii săi, se ridică, aproape întotdeauna, la nivelul vecinilor: *“Sigur, noi avem atribuții mult mai limitate decât o bază aeriană. Totuși, dacă este să analizăm doar două dintre ele, primordiale, - asigurarea cu date radio a aviației și supravegherea*



Maistrul militar cls. I Viorel GIANĂ, “la butoane” în stația P-37

spațiului aerian - obținem o paletă largă de misiuni adiacente, care necesită personal specializat, asigurare logistică și tehnică de calitate, precum și programe de modernizare”.

Într-adevăr, nivelul de susținere trebuie să fie unul echivalent cu al oricărei unități, indiferent de misiunea sau atribuțiile acesteia. Din nefericire, actualul context economic impune anumite limite, în special din punct de vedere financiar. Resursa umană este, la rândul ei, orientată mai mult spre partea tânără, spre partea operațională, decât spre cea profesională.

“Indiferent de mărimea unei unități, volumul documentelor pe care trebuie să le întocmim este la fel ca număr, diferită fiind doar mărimea fiecărei lucrări în parte. Tindem, tot mai mult, să devenim sclavii hârtiilor. Este cel mai ușor și constant mod de a rutina un specialist. În cazul meu, și cred că se întâmplă la

fel în unitățile de radiolocație, a acoperi, la standardele cerute, problemele de doctrină, instrucție, logistică, stat major, înseamnă retragerea din evoluția carierei ca specialist”, este “oful” căpitanului Florin PANDEA,



Căpitanul Florin PANDEA =instrucție, doctrină, operații și logistică

șeful de stat major al unității.

În completarea sa vine și comandantul: *“Singurul element ce ar putea înclina balanța în favoarea îndeplinirii misiunilor exact și la timp, este utilizarea unei politici de resurse umane axată pe crearea unui viitor*

pentru specialiști. Dacă ar exista funcții pentru fiecare militar, mai precis pentru gradul următor al fiecăruia, ar însemna o continuitate a procesului de profesionalizare al serviciului”.

În unitate sunt puțini

militari. Aceștia execută serviciul în ture, încercând să “acopere” necesitățile de la radarele P-14, P-18, P-37, la radioaltimetru, serviciul de zi, serviciul de pază.

În fața radarului P-37, **maistrul militar clasa I Viorel GIANĂ**, operator radar,



Monitorizarea activității în spațiul aerian alocat

și face de lucru cu niște cabluri. "Suntem în perioada executării lucrărilor de întreținere lunară. Fiind puțini, ne constituim în grupuri și ne mutăm de la o stație la alta. Așa învățăm să le deservim pe toate cele ce sunt în dotarea unității noastre. Sigur, am putea renunța. Nu cred că suntem noi <<făcuți>> dintr-un astfel de material. Noi iubim radiolocația, iubim antenele, iubim ecranele, ne prețuim colegii. Doar așa reușim, aproape mereu, să fim acolo unde ni se cere".

Auzind voci, din cabină iese **maistrul militar clasa a-III-a Gheorghe COVALSCHI**, operator radar. Îl luăm imediat la "întrebări". Cum este cu generația mai tânără, cum este cu satisfacția profesională, cât a mai rămas din ea, ce ar vrea să facă pe viitor. "Printre picături, ca niște ucenici adevărați, învățăm meserie de la cei mai vechi în branșă. Nu ne sperie munca, nu se sperie radiolocația digitală. Sunt momente când tot cea analogică este de bază. În rest, salariul este puțin rămas în urmă, cursurile de carieră devin inutilizabile atunci când nu ai funcții, iar pentru întreținerea tehnicii mai aducem și câte un burghiu de pe acasă. Perspectiva, deocamdată, a început să închidă la culoare optimismul (pre)destinat".

Ne irită ceva... Este prea liniște... "Nu vă împacentați. Toți cei prezenți la serviciu sunt angrenați în activități, au stabilite sarcini precise. Mai așteptați puțin, să înceapă vecinii zborul și atunci ne mișcăm și noi, devenim vizibili", glumește comandantul unității. Parcurgem, pe alei pietruite, prin iarba tunsă regulamentar, un itinerar tipic unităților de radiolocație: pe aici sunt stațiile,

pe acolo partea administrativă, aici este parcul "rece".

În parcul auto, lângă binecunoscutul și omniprezentul ARO, meșterește cineva. Suduie, apoi fluieră. A rezolvat problema. "Ce să facem, domnule... Eu sunt singurul șofer. Am în primire tot ce are volan pe aici. Încerc să le mențin pe linia de plutire pe toate. Se întâmplă de multe ori să rămânem peste program, să ne



Maiorul Gheorghe ENE, comandantul unității

confruntăm cu lipsa de piese. Nu-i problemă. Orele ni le recuperăm. Important este că avem de muncă. Nu vedeți ce este acum în țară?" se întreabă retoric nea **Gică TUDOR**, șoferul unității.

E plăcut... E plăcut să vezi că oamenii lasă la urmă problemele zilnice cu care se confruntă și luptă pentru îndeplinirea sarcinilor cât mai bine. "Ce să mai spunem? Încercăm... Oamenii sunt bine consiliați, au un nivel superior de asistență medicală, psihologică și religioasă. E adevărat, nu am avut - și sper să rămână așa - cazuri sociale sau premise de evenimente din pricina acestor elemente. Colectivul este strâns, iar relațiile create între generații

sunt unele normale. Nu avem nici navetiști de distanțe mari, nu mai locuiește nimeni în <<Colonie>>" completează **maiorul Gheorghe ENE**.

În urmă se aud pașii. Pași mici, sfioși. **Plutonierul major Zânica ȘTEFĂNESCU**, șeful plutonului deservire, încearcă să îi prezinte comandantului o nouă situație apărută. "Eu am altă specialitate decât colegii mei. Încerc, totuși, ca atribuțiunile ce îmi revin să nu îi privească pe ei, încerc să rezolv problemele gradual. Acestea cuprind o paletă largă de sarcini: asigurarea cu carburanți, evidențe pe toate categoriile, funcționarea popotei, documentele clasificate. Faptul că sunt tratată cu tot respectul, deși am rămas singura



Plutonierul-major Zânica ȘTEFĂNESCU - șeful plutonului deservire

motoarele MiG-urilor 21 LanceR. Zborul a început. Instantaneu, ridicăm privirea. Antenele radarelor și-au început deja rutina. Într-adevăr, radiolocații sunt acum vizibili. Deocamdată pentru noi, cei care le privim rotirea constantă și pentru piloți, care, din cabina aparatelor de zbor, sunt mult mai liniștiți când văd sistemele radio funcționând. Important este ca această tehnică și, mai ales, oamenii care o deservesc, să devină vizibili pentru cei care le hotărăsc destinele.

Ne place când vedem performanță. Ne place când aceasta este una egală, indiferent dacă vorbim despre o bază aeriană sau o companie de radiolocație. Momentul în care, la rândul nostru, vom putea să răsplătim această performanță la același nivel, nu trebuie să fie, însă, prea îndepărtat.

femeie din unitate, îmi dă puteri să continui. Sper doar, ca și pentru mine, cât și pentru colegi, să existe o variantă de continuare, în momentul atingerii limitei de vârstă în grad".

De peste gard, vulesc



Nea Gică TUDOR, singurul șofer al unității

La Baza 86 Aeriană Fetești

LOOPING
PRINTRE RESURSE

"Dacă vrei să zbori cu adevărat și să devii pilot de luptă mergi la Borcea", era fraza pe care o auzai nu de mult rostită cu patimă printre piloți. Borcea, această bază aeriană din inima Bărăganului, a catalizat de-a lungul timpului energii pătimașe, a modelat caractere și a oferit adevărați vrăjitori în arta zborului.

Chiar dacă nescris, statutul borcenilor e ștampilat. Se încruntă la ordinele venite pe linie de restricție bugetară de la eșaloanele superioare, însă nu renunță, obișnuiți să facă performanță în condiții dintre cele mai vitrege. Ei știu bine a descoperi lucrurile bune dintre scaieții înalți, denumiți cândva ciulini. Pentru ei, parcă toată bogăția ar sta în baza aeriană, în avioanele a căror alură reflectă, oarecum arrogant, razele incandescente ale soarelui.

Căpitan Mircea BARAC Adrian SULTĂNOIU 

Culoar istoric

Pasiunea pentru zbor a celor care aleg Borcea e viscerală, dovadă fiind cei ce au lăsat în praf răscolitul Bărăganului nu doar propriul destin, ci o compoziție de carne și metal, de sânge și petrol. Sursă de inspirație pentru picturile inegalabil artist Ion Țărălungă sau pentru romanele piloților Doru Davidovici ori ale lui Dumitru "Fozzie" Berbunschi, istoria Borcei a fost zidită, iată, nu doar cu pasiunea pentru zbor, ci și cu un liant numit tradiții și cultură.

Actul de naștere al Bazei a fost semnat în anul 1952, iar activitatea de zbor a debutat pe aerodromul Deveselu. După dislocări succesive la lanca și Otopeni, anul 1958 consfințește statomicierea unității în inima Bărăganului. Din acel moment, unitatea a parcurs un drum mereu ascendent, misiunile ei au sporit ca importanță și complexitate, dotarea a ținut pasul cu vremurile și necesitățile, oamenii s-au succedat în mod firesc, sub semnul aceluiași nobile dăruiri pentru profesie, pentru aviație.

La început au fost avioanele IAK-11 și IAK-18. Bune, în

stare de reale performanțe în mâinile de aur ale unor împătimiți ai zborului, ai performanței profesionale. Apoi au intrat în dotare, succesiv, "vânătorul" MiG-15 și "descendenții" săi: MiG-17, MiG-19 (primul supersonic din dotarea unității), MiG-21. În perioada 1998-2003 s-a desfășurat modernizarea avionului MiG-21, varianta MF, care a devenit impetuosul MiG-21 LanceR, avion ce poate îndeplini misiuni NATO, respectat și laudat de mai toți piloții aliați care l-au încercat în zbor și în misiunile reale.

Din anul 2003, Baza Aeriană de la Fetești execută atât misiuni de vânătoare, cât și misiuni de vânătoare-bombardament, având în dotare atât avioane de luptă aer-aer, cât și aer-sol. Iar din anul 2004, din momentul accederii României în NATO, piloții de pe aerodromul Fetești execută cu succes serviciul Poliție Aeriană sub comandă NATO.

O istorie de peste 57 de ani scrisă din mers de oameni inimoși, profesioniști exemplari. În această perioadă au zburat și i-au instruit pe alții să zboare așa ei ai aviației militare precum generalul-maior Horia Opruță, generalii de flotilă aeriană Victor Strâmbeanu și Liviu

Profesioniștii

Sunt fascinante linia de avioane din fața parajetului, ordonate precum jucăriile unui copil pedepsit pentru o năzbâtie recentă, siluetele tremurânde ale aeronavelor sub efectul de "fata morgana" datorită valului de căldură ce perpelește pista aerodromului vara, turul de control cu displayurile frumos colorate de coordonatele zborurilor, frazele scurte rostite în engleză între controlorul de trafic aerian și pilot.

Comandorul Constantin DOBRE este actualul comandant al Bazei 86 Aeriană. Pilot clasa I, cu aproximativ 1000 de ore de zbor pe avioane de vânătoare și vânătoare-bombardament este, totodată, un priceput instructor și pedagog. Deși în start piloții și tehnicii sunt gata pentru o zi de instrucție în zbor mixt (ziua și noaptea), comandantul este destins, calm, comunicativ. A fost repartizat în bază din promoție și aici a rămas. Cu excepția cursurilor, întreaga sa carieră profesională își are seva în această unitate. Anii parcă l-au ocolit, aerul tare al Bărăganului i-au fortificat tinerețea, sănătatea, voioșia. Știe tot ce mișcă în Bază, ce face fiecare om din unitate, la ce parametri profesionali se situează. Vorbește cu căldură și emoție despre piloții săi, de progresele lor laudabile în profesie. *"Din cei care execută serviciul Poliție Aeriană toți sunt piloți clasa I"*, se mândrește comandantul. Pot executa serviciul și piloții care nu sunt clasa I, însă nu în orice condiții. Apoi, mai sunt piloți ai bazei care execută trecerea pe supersonic la Bacău. E bine, însă, că lucrurile își urmează cursul firesc, cel puțin din acest punct de vedere, că poate fi asigurată schimbarea generațiilor.

Se mândrește că Baza Aeriană pe care o comandă are o impresionantă carte de vizită. Cu dotările și personalul ei ultracalificat, Baza 86 Aeriană poate îndeplini, sub comandă NATO, întreaga gamă de misiuni aer-sol (interdicție aeriană, sprijin aerian apropiat, neutralizarea apărării antiaeriene inamice) și aer-aer (interceptare, luptă aeriană,



"Ascultând muzica motorului"

Burhală, comandorii Dorel Luca, Ion Zăpârțan, Victor Roșca, Constantin Mustață. Ei și mulți, mulți alții au ridicat la cote maxime măiestria de pilot, au uimit prin precizia, acuratețea și curajul evoluțiilor lor aeriene, au creat o adevărată școală de acrobații, dând impuls celorlalți, ducând departe în lume faima aviației românești, virtuțile fără seamăn ale deschizătorilor de drumuri pe calea aerului precum Vuia, Vlaicu, Coandă ori Manicaticide.



Comandorul Constantin DOBRE, comandantul Bazei 86 Aeriană, un priceput instructor și pedagog

serviciu în aer și escortare). De asemenea, poate îndeplini în bune condiții misiuni de cercetare-recunoaștere și are capacitatea de a executa bombardamente cu arme inteligente și muniții de mare precizie - ghidate prin laser și sisteme în infraroșu. Începând cu anul 1998, personal și tehnică militară din Baza 86 Aeriană au participat la numeroase exerciții și aplicații NATO sau spectacole aeriene în Franța, Turcia, Slovacia, Bulgaria, Cehia, Marea Britanie, bucurându-se de unanime aprecieri din partea aliaților și partenerilor.

Mentenanța avioanelor

Toamna, după plecarea berzelor, Bărăganul se pregătește pentru un lung somn hibernal. Peisajul este pustiu, arid, singuratic, cu vegetație puțină, ars de soare și de secetă, bătut de vânturi venite de la miazăzi.

Ciulinii sunt frumoșii Bărăganului atunci când vine crivățul, iar sămânța lor seamănă cu visul copiilor ce este răspândit din generație în generație, devenind din ce în ce mai rezistent. Iar la Borcea, toată lumea visează avioane...

Hangarul destinat mentenanței avioanelor este renovat recent, făcând notă discordantă cu clădirile de "patrimoniu istoric" care nu și-au mai găsit utilitatea în urma repetatelor serii de restructurări de tehnică și personal. Spațios, luminos,



În hangarul de reparații al bazei

bine izolat de vântul tăios al Bărăganului acesta oferă confortul necesar desfășurării în bune condiții a unei astfel de meserii. Aici regăsim Secția Mentenanța Avioanelor, cu următoarele specialități: Celulă, Motor, IAB (Instalații electrice și echipamente de bord), Radio, Armament de bord și sisteme de salvare.

Locotenentul inginer Gabriel TĂNASE, promoție 2007, este șef celulă în cadrul secției. "Încadrarea este

de aproximativ 75 de procente, în temeni matematici, însă nu cantitatea numerică primează în această meserie, ci experiența este cea care poate face diferența între mult/ puțin, bine/rău. În cadrul secției se execută lucrările tehnice de întreținere periodică, remedieri de defecte. Sunt puțini maiștri militari care aleg această bază din promoție. În ultimii doi ani abia ne-au venit doi colegi noi. Sărăcia

vreme sunt tot mai frecvente cedări ale materialului, iar asta nu mai ține de noi, ci de uzură. Iar motorul de MiG-21 este foarte greu de demontat și de montat, extrem de mișcător, spațiile sunt mici. Însă noi ne facem datoria așa cum știm mai bine", ne-a declarat maistrul Ivașcu.

Resursele, sub povara ciulinilor

Oamenii bazei trăiesc în pustiu Bărăganului prin zăpușeala amiezilor de vară, prin vifomița păgână a zilelor de iarnă, prin vârtejurile iscate din senin pe miriștile nesfârșite, cu cumpenele fântânilor ițindu-se trist pe cerul toamnei. Timpul și vremurile i-au transformat în oameni aspri la chip însă buni la suflet, purtând pecetea vieții grele.

Batalionul logistic al bazei are în componere o sumedenie de structuri, de la cazarmare și auto până la infirmerie și popotă. **Căpitan-comandorul GRIGORE**, comandantul batalionului, are ca specialitate de bază avion motor. Acum, însă, trebuie să asigure întreținerea parcului auto, asigurarea hrănirii, să gestioneze secțiile adiacente zborului precum AEG (Atelierul Electrogen și Gaze) sau Secția Pregătire Rachete. "E solicitant, sunt domenii multe și diferite reunite sub cupola batalionului, dar oamenii din



activităților sociale în zonă este unul din factorii care îi determină pe cei tineri să ocolească această bază. În afara orelor normale de program se fac ture în cadrul serviciului de luptă sau se deservește zborul. Cumulate cu perioada concediilor, aceste sarcini conduc la o solicitare serioasă a personalului", am aflat de la locotenentul ing. TĂNASE.

Maistrul militar principal Aurel IVAȘCU muncește în bază de 26 de ani. Are specialitatea avion motor și este foarte atașat atât de meserie, cât și de colegi. Ar fi putut ieși la pensie în baza ordonanței, însă are copii de crescut, de ținut la școală, nu și-ar fi permis din postura de pensionar. A trăit perioade și mai bune și mai puțin bune în cadrul bazei, dar important este că, în timp cele mai puțin bune se uită, rămân doar amintirile frumoase. Colegii au fost întotdeauna o a doua familie. "Este o meserie în care niciodată nu poți să spui că le știi pe toate. Întotdeauna poate să apară un defect pe care nu l-ai mai întâlnit. De aceea, după fiecare lucrare efectuată, totul se verifică încă o dată, cu mare atenție. Nu există marjă de eroare, nu ne permitem greșeli. Din păcate, în ultima

subordine înțeleg importanța muncii lor și fiecare își face treaba cu conștiinciozitate", ne-a sintetizat căpitan-comandorul Grigore importanța batalionului logistic în cadrul bazei.

La batalionul de artilerie antiaeriană, tunurile antiaeriene calibrul 57 mm sunt lustruite și husate. **Locotenentul Marius ROBULEȚ**, comandant de baterie, ne face o scurtă descriere a activităților: "Întrucât batalionul nu este operațional, principala noastră grijă este să păstrăm nivelul de instruire a oamenilor și tehnica în parametri, astfel încât, în 90 de minute de la darea alarmei să dislocăm tunurile pe poziție. În afara lucrărilor de întreținere regulamentare și a instrucției la material, anual, batalionul participă la un exercițiu cu trageri de luptă în poligonul Capu Midia pe o perioadă de două săptămâni și, semestrial, la un exercițiu de dislocare a tehnicii într-o poziție de luptă. De asemenea, batalionul participă activ, prin intermediul stațiilor radar ale CRT-ului (complexului radio-tehnic), la exercițiile desfășurate în cadrul bazei".

Asigurarea pazei cazării, suplinirea funcțiilor vacante care nu pot fi încadrate, chiar dacă sunt funcții unice, sunt probleme adiacente activității unei baze aeriene. Însă este de competența comandantului să găsească soluții pentru ca activitatea de zbor să nu fie afectată de aceste condiții. *“Sperăm să fie conjuncturale. Avem un sistem video de monitorizare a perimetrului bazei, însă dacă acesta se defectează și firma contractoare nu poate remedia problema în timp util, trebuie să suplinim acest defect cu oameni, ceea ce afectează procesul de instrucție. Sunt aspecte și situații care nu au fost stipulate în contract, iar acum trebuie să ne adaptăm din mers situațiilor care ne testează modul de acțiune și de luare a deciziilor. De asemenea, întâlnim dificultăți în cazul funcțiilor unice care s-au eliberat și nu pot fi încadrate momentan. Iar un specialist în gestionarea rețelilor de calculatoare, de exemplu, nu se găsește la ordin. Tratăm toate problemele, de la insuficiența orelor de zbor și până la asigurarea pazei, cu maximă seriozitate. Considerăm neajunsurile provocări cărora trebuie să le facem față. Încă reușim să ne îndeplinim misiunea și în aceste condiții, însă nu pentru mult timp. Ne aflăm la limita de avarie, iar această situație nu poate duce la lucruri bune pe termen lung și nici chiar mediu. Trebuie identificate cât mai rapid soluții pentru depășirea acestei situații. Avem, totuși, ca misiune, executarea serviciului Poliție Aeriană sub comandă NATO!”, încearcă să justifice necesitatea resurselor comandorul DOBRE.*

Pilot, tehnic, avion - un trio formidabil



Alin C. IONESCU

Înainte de zbor, în fața parajetului, forfota tehnicilor și privirile scrutaătoare ale piloților conferă avioanelor o dimensiune cosmică. Bretelele pistei capătă, brusc, o altă înțelegere, izvorâtă din amintirile în care așteptau vântul de la ruși pentru ca avioanele să-și înceapă dansul drăcesc peste Bărăgan.

Locotenent-comandorul Mihai ZAMFI-RESCU, promoție 1993, este locțiitorul comandantului de escadrilă. Pilot cls I, cu aproximativ 1000 de ore de zbor, Mihai a venit la Bărăganul în anul 2001, în urma desființării unității de la Deveselu. Un aerodrom dispus tot în mijlocul pustiului, ca și ăsta, departe de o ofertă socială consistentă. *“Nu dispunerea aerodromului de marile orașe este principala noastră problemă. Orelor de zbor ne interesează. În condițiile actuale acestea s-au redus dramatic, afectând procesul de instrucție în zbor. Am*



Locotenent-comandorul Daniel MOISE, un pilot cu experiență necesară pentru a asigura conducerea zborului

trăit o situație chiar mai dificilă decât asta prin anul 1998 sau 1999, când am avut o singură oră de zbor tot anul. Există însă, în prezent, o mare schimbare în bine în ceea ce privește modul de distribuție a orelor de zbor pentru piloți. Dacă înainte cei cu vechime zburau foarte mult și tinerii foarte puțin, acum toți au repartizate același număr de ore de zbor, ceea ce este foarte corect”, apreciază locotenent-comandorul ZAMFI-RESCU.

Între două starturi schimb câteva impresii cu **maistrul militar principal Constantin TUDURIU**. Este promoție 1983 și are specialitatea avion-motor. A fost mecanic de avion, apoi tehnic de avion. Acum este tehnic de patrulă. *“26 de ani la Borcea înseamnă o viață de om. Nici nu mi-a trecut prin cap când am ajuns aici din promoție că o să stau mai mult*



Ramona TURDEAN, unul dintre cei mai tineri tehnici de avion ai bazei

de un an. Au trecut 26, am copiii la facultate acum, iar acest aerodrom este ca și casa mea. Din piloții care erau atunci în bază, acum nu mai este nici unul. Așa e viața, ei au o altă evoluție în carieră. Noi, tehnicii, ne legăm mai trainic de glie. Am trecut peste bucurii și peste necazuri împreună, m-am bucurat pentru succesele tuturor. Toți piloții cu care am lucrat mi-au fost dragi. Nu există nici timp, nici loc de resentimente în meseria noastră. La zbor trebuie să fim un trio formidabil: pilot, tehnic, avion”, este concluzia maestrului Tuduriu, după 26 de ani de starturi în inima Bărăganului.

Ramona TURDEAN este maistrul militar clasa aV-a, specialitatea radioelectronică și radiolocație. Promoție 2008, ar fi ales Câmpia Turzii la repartitie, însă nu au fost locuri. Fiind din Alba Iulia, ar fi fost mai aproape de casă. Cu viața cazonă este obișnuită încă din colegiul militar de la Alba Iulia, iar în ceea ce privește latura tehnică a meseriei la fel, deoarece colegiile militare au profil real, matematică-fizică. Mai mult decât atât, pentru a se specializa, urmează cursurile facultății de inginerie aerospațială din București, unde tocmai a trecut în anul II. *“Mă impresionează de fiecare dată costumul de suprasarcină al piloților, salopetele tehnicilor, automatismele executate pentru verificarea aeronavei în start, tumultul forțajelor, smulgerea lină a avionului de betonul pistei, manevrele ce sfidează gravitația sau rulajul mândru al avionului pe bretea, după aterizare, asemenea unui sprinter după încheierea cursei. Viața socială? Constanța și Bucureștiul sunt la 100 de km fiecare. O oră și ceva de mers cu mașina. Starturi să avem la program, că restul vine de la sine”, este de părere maestrul TURDEAN.*



La start

Raiduri în puterea nopții

Pe latura vestică a pistei se înalță strălucitor, în bătaia lunii, turnul de control. În liniștea nopții, sfâșiata de mugetul ajutoarelor, sub cerul limpede și înstelat, utilitatea lui în activitatea de zbor prinde contur doar după ce-i treci pragul și descoperi sistemele de comunicații moderne cu care este utilat. Văzut din turn, sistemul de ghidare la aterizare a avioanelor pare calea de lumină prin care îngerii trebuie să coboare pe Pământ.

Directorul de zbor este **locotenent-comandorul Daniel MOISE**. Tot el este și cel care a zburat sonda. Adică un zbor pentru verificarea vizuală a situației meteo pe traseele stabilite pentru executarea zborului de antrenament. După zborul sondei, locotenent-comandorul Moise și-a ocupat locul în turnul de control, de unde a coordonat desfășurarea antrenamentului în condiții de siguranță. Promoție 1997, cu peste 1100 de ore de zbor la activ, pilotul ne-a destăinuit câteva din sarcinile unui conducător de zbor: "Există, în primul rând, o mai mare responsabilitate. Ca pilot îți pregătești misiunea și cam asta este. Conducătorul

Scrutând întunericul



de zbor, în schimb, trebuie să țină permanent legătura cu personalul tehnic, să fie pregătit să ajute pilotul cu indicații în cazul apariției unui caz special pe timpul zborului. Poate decide dacă un pilot trebuie să rămână la sol în loc să zboare, în condițiile în care constată că acesta nu e pregătit pentru misiune, prezintă o stare de oboseală, este agitat etc".

Dacă totul decurge bine, activitatea în turnul de control este gestionată de controlorul de trafic aerian (CTA) și de operatorul pentru controlul spațiului aerian. De servici, în această tură, sunt **plutonierul Mădălina PAȚILEA**

și **pcc Jeni STRÎMBEANU**. Deși în zbor se află chiar soțul său, **căpitan-comandorul Iulian PAȚILEA**, CTA-ul Mădălina nu lasă să i se vadă vreo urmă de emoție. Cel puțin, noi nu sesizăm. Greu de spus ce gândește cu adevărat. Însă dialogul dintre cei doi, pilot și CTA, respectiv soț și soție, decurge firesc, profesional, singura interferență fiind zgometul de fond.

Personalul civil își are locul său bine statomicit în cadrul bazei. Din turnul de control până la sala cu mese, de la psiholog până la șoferul autobuzului, există o categorie de personal care contribuie la buna desfășurare a activității fără a purta grade pe umăr. Angajați cu state vechi sau de dată recentă, fiecare simte că acolo, în înaltul cerului, zborul MiG-ului înseamnă și o mică fărâmbă a efortului său.

Costinel DUMITRACHE este angajat al bazei încă din anul 1990. Șofer și specialist pe APA - Agregat Pomit Aeronave. A mai ocupat funcții la instalațiile de alimentare cu oxigen și cu aer a avionului. "Este o tradiție de familie să fii angajatul bazei. Tatăl meu a fost ofițer aici, iar unchiul subofițer. Am crescut pe această pistă, nu mă văd făcând altceva. Cât durează zborul stăm la pistă, lângă instalații. Frigul, canicula, vântul Bărăganului sunt ca și trecute în fișa postului", rezumă pcc Dumitrache 19 ani de activitate.

În fața celei de alarmă, în puterea nopții se aud dezbateri între protagoniștii luptelor aeriene. Sunt păreri despre momentul optim al atacului, manevre de evitare, energia cinetică și energia potențială a avionului în urcare și în coborâre...

Căpitanul Silviu MARINCAȘ, promoție 2002, este pilot clasa a III -a. Are, în total, aproximativ 240 de ore de zbor, din care 70 pe

MiG-21 LanceR. Azi a executat prima luptă aeriană. Vizibil emoționat pentru trecerea într-o nouă etapă a evoluției sale de pilot de luptă, dar și marcat în urma efortului supus de accelerația gravitațională, mult mai mare în cazul manevrelor specifice luptei aeriene, rememorează cu plăcere: "M-am îndrăgostit de aviație după ce am fost admis la Academia Forțelor Aeriene. Nu sunt unul din cei care și-au dorit de mici să facă așa ceva. Am descoperit însă această provocare în momentul admiterii la facultate și mi-am zis să încerc. Acum am ajuns să nu-mi mai concep viitorul fără aviație. Azi este un moment special pentru mine. Am executat



Căpitanul Silviu MARINCAȘ
după executarea
primei
sale lupte
aeriene

prima luptă aeriană, un pas important pentru dezvoltarea mea profesională. E unul din acele momente în care te simți împlinit, te bucuri de realizări, ai certitudinea că n-ai muncit în zadar", sunt impresiile de după prima luptă aeriană executată de căpitanul Marincas.

Sus, deasupra plafonului de nori pufoși, între mingea de foc a soarelui topindu-se la orizont și luna împrăștiind irizații de lumină în jur, te simți precum Aladin pe covorul fermecat... se aud, în puterea nopții, gândurile piloților.

Se spune că lipsa umorului face viața imposibilă. Astfel își zice fiecare absolvent sosit din promoție la Borcea. Ca să trăiești în Bărăgan îți trebuie o inimă curajoasă.

Niciodată viața nu și-a împărțit generozitatea de două ori, iar cei ai locului o știu. Au transformat zborul în avuție și, în timp, au împrumutat în sânge structura ciulinilor.

Au deslușit, îpuțin câte puțin, secretul traiului trist al băștinașilor, cultivând cu îndârjire tainele zborului din colțul lor de rai și nu ar permite nimănui să le răpească fericirea de a zbura. Pentru asta se străduiesc să păstreze acest colț exclusivist, asemenea legendelor iscate aici, între brațul Borcea al Dunării, mereu darnic în pește, și pârloua de ciulini (a se citi resurse).



Aterizare de noapte



SCHIMBAREA LIDERULUI NATO

Începând cu data de 01 august a.c., Secretarul General al NATO este domnul **Anders Fog RASMUSSEN**, fostul premier al Regatului Danemarcei. Domnia Sa urmează la conducerea Organizației Nord-Atlantice domnului **Jaap de Hoop SCHEFFER**, care a fost la conducere de la 01 ianuarie 2004.

Noul lider a fost ales, cu unanimitate de voturi, în cadrul Summit-ului organizat la Strasbourg și Kehl, de către reprezentanții celor 28 de state membre, inclusiv cele două noi sosite în alianță, Croația și Albania.

Membru al Partidului Liberal Danez (Vestre), Anders Fogh Rasmussen a militat în permanență în direcția limitării cuantumului taxelor pentru poporul danez. Referitor la noua provocare, de coordonare a activităților din cadrul NATO, Secretarul General a declarat: *"NATO va face ceea ce trebuie să facă, însă nu va putea și nu o va face singură. Este necesar un efort combinat, atât militar, cât și civil. Prioritatea va fi orientarea conflictelor existente spre alte paliere de negociere"*.

www.nato.int

SERVICIU NATO DE POLIȚIE AERIANĂ ÎN ALBANIA

După intrarea Albaniei în cadrul NATO, la data de 1 aprilie a.c., serviciul de Poliție Aeriană destinat apărării spațiului său aerian a debutat pe 16 iulie, asigurat de parteneri în Alianță.

Primii intrați "în schimb" au fost cei de la Aeronautica Militare Italiana (**AMI - Italian Air Forces**), prin dislocarea avioanelor Eurofighter Typhoon din cadrul Escadrilei 36 Stormo at Gioia del Colle. În paralel, și-au început serviciul și Forțele Aeriene Elene, cu avioanele F-16.

Echipajele care asigură protecția spațiului aerian albanez dețin experiență acumulată în proiecte asemănătoare, derulate din anul 2007 (Slovenia). Toate misiunile sunt vizate de către Centrul 5 NATO pentru Operații Aeriene Combinate, în colaborare cu Comando Operativo delle Forze Aeriene (**COFA - Comanda Operațională a Forțelor Italiene**).



www.nato.int

SERVICIUL DE POLIȚIE AERIANĂ ÎN ȚĂRILE BALTICE A FOST EXTINS

Pe data de 31 august, Consiliul Nord-Atlantic a aprobat ca serviciul de Poliție Aeriană susținut de NATO în Țările Baltice să fie prelungit până la sfârșitul anului 2014. *"Decizia de a prelungi misiunea semnifică importanța deosebită pe care Alianța o acordă asigurării securității spațiului aerian din Țările Baltice", a*



declarat ministrul apărării naționale din Lituania, **Rasa JUKNEVICIENE**.

Anterior acestei hotărâri exista varianta ca misiunea să fie prelungită până la sfârșitul anului 2011, în ciuda speranțelor celor trei state baltice ca NATO să susțină efortul până în anul 2018.

Misiunea de asigurare a spațiului aerian al Țărilor Baltice a început în 2004, odată cu intrarea în NATO a celor

trei state. De atunci și până acum, au fost prezente, la Baza Aeriană Siauliai, Lituania – locația de bază a misiunii – forțe din Belgia, Danemarca, Marea Britanie, Norvegia, Olanda, Germany, SUA, Polonia, Turcia, Spania, Franța, România, Portugalia și Cehia. În prezent, forța asigurătoare este Contingentul Aerian German, unitate dotată cu 6 avioane Eurofighter.

www.diar.com

IMPLEMENTARE SCANTER 2001 ÎN PORUGALIA

Pentru Forțele Aeriene Portugheze, începutul anului 2010 va însemna și livrarea sistemului **SCANTER 2001**, propus unităților destinate Pazei de Coastă. Sistemul radar este livrat de compania Terma Radar Systems și conține kit-ul complet, cu antene și radarul de căutare a țintelor.

Destinat în principal detectării țintelor maritime, el va servi aviației pentru detectarea avioanelor ce zboară la înălțimi medii și



mici, oferind astfel posibilitatea acoperirii celor peste 1000 de kilometri de coastă, în ciuda condițiilor meteorologice tipice Portugaliei: vizibilitate extrem de redusă, cețuri, acumulări de nori. Astfel, forța de răspuns va putea acționa mult mai repede și direct la țintă, iar suportul diverselor operații executate în zonă va deveni mai facil. Implementarea sistemului se va finaliza la sfârșitul anului 2011.

www.defenceaerospace.com

PRIMUL ZBOR AL ELICOPTERULUI CHINOOK HC3

În data de 6 iunie a.c., la Boscombe Down, Wiltshire, primul elicopter de tip **Chinook HC3** a efectuat un zbor test. Acest fapt a însemnat sfârșitul perioadei de evaluare a capacităților executate prin antrenamente la sol și pe sistem simulator.



Deși, inițial, modelul era destinat Forțelor Speciale din cadrul Forțelor Aeriene Regale din Marea Britanie, datorită impunerii restricției de a nu zbura la o altitudine mai mică de 150 de metri, acesta a devenit inutilizabil pentru executarea de misiuni de acoperire și a fost redislocat pentru uzitatea sa de către aviația militară.

Totuși, pentru a putea acoperi și necesitățile acestora, elicopterul mai trebuie să sufere câteva modificări: la display-ul din cabină, la sistemele radar și la sistemul de vizionare pe timp de noapte. Aparatul este programat pentru intrarea în serviciu la sfârșitul anului.

www.asd-network.com

În perioada 25.08 – 27.08 a.c., militari din cadrul Forțelor Aeriene ale SUA au participat la un exercițiu de pregătire pentru aviatori, desfășurat concomitent la Bazele Aeriene de la Andersen, Guam și Hickam, Hawaii. Principalul scop al exercițiului, numit **"Jungle Shield 09"**, l-a constituit testarea abilităților Forțelor Aeriene de a asigura supremația spațiului aerian din regiunea Pacific.

Militarii, piloți sau tehnici, și-au testat capacitatea de intervenție rapidă în cazul violării spațiului aerian al SUA, executând misiuni de luptă cu avioanele F-22 Raptor și B-52.

"Ne-am pregătit conform unora dintre cele mai dezastruoase scenarii. Și, pentru



Global Hawk Block 40

Primul aparat de acest tip, **RQ-4 Global Hawk Block 40**, a fost prezentat, în cadrul unei ceremonii desfășurate la uzinele Northrop Grumman în Palmdale, California. Aparatul este primul avion fără pilot din lume dotat cu radar **AESA (active electronic scanned array)** și

urmează a intra în serviciul Forțelor Aeriene ale SUA începând cu anul 2010.

Prima sa locație va fi Baza Aeriană Grand Forks, North Dakota, unde va fi utilizat pentru evaluarea operațională a tehnologiei de radar multiplatformă cu senzori de programare integrați, dezvoltat de

compania americană împreună cu Raytheon.

În final, acest suport va oferi posibilitatea UAV-ului să acopere o suprafață mare de supraveghere a țințelor ascunse, ca de exemplu micile rachete de croazieră.

www.airforcemonthly.com

EXERCIȚIUL "JUNGLE SHIELD 09"



noi, acest lucru a însemnat executarea misiunilor conform unor scenarii asemănătoare celui de la 9/11. Am exersat, de exemplu, și modul de răspuns în situația în care un avion pierde posibilitatea de comunicare datorită unei nefuncționări a sistemului radio", a declarat **colonelul Tod FINGAL**, comandantul exercițiului.

Exercițiul, datorită implicării sale în crearea de facilități pentru siguranța națională, a fost monitorizat și de agenții federale, precum Administrația Federală de Aviație (**FAA**), Paza de Coastă (**Coast Guard**) sau Biroul Federal de Investigații (**FBI**).

www.af.mil.org

RACHETE IRIS-T PENTRU ARABIA SAUDITĂ



Compania germană Diehl BGT Defence, specializată în producția de rachete, va livra Forțelor Aeriene ale Arabiei Saudite, noul model de rachete ghidate aer-aer **IRIS-T**. Acestea fac parte din programul de cercetare dezvoltat de 6 națiuni sub îndrumarea Germaniei, prin intermediul firmei producătoare.

Rachetele vor intra în serviciul forțelor aeriene începând cu anul 2010, urmând a fi utilizate atât pe avioanele Tornado, cât și pe cele Eurofighter Typhoon. Rachetele Worldwide IRIS-T sunt unele dintre cele mai sofisticate rachete aeriene ghidate prin infraroșu și pot fi folosite de cele trei ramuri militare: aviație, trupe terestre și marină.

Până la sfârșitul primului trimestru al anului 2010 vor fi livrate peste 700 de rachete în țările cu care compania germană are contracte, inclusiv în Arabia Saudită.

www.defencetalk.com

Pagini realizate plutonier major **Sorin SĂFTOIU**

VEHICULUL DE TESTE WAVERIDER, LANSAT CU B-52



Piloții au cuplat vehiculul X-51 WaveRider la forțărea B-52 pe 17 iulie, la baza aeriană Edwards, California, pentru testare.

Vehiculul de teste X-51 este în prezent la uzina Boeing în Palmdale, unde sisteme adiționale de integrare și testare trec prin faza de pregătire pentru zborul inaugural de testare din decembrie, a spus Charlie Brink, managerul de program X-51.

În timpul zborului de testare, planificat pentru 2 decembrie, un avion B-52 de la Centrul de Testare de Zbor va purta X-51A la peste 50,000 de picioare deasupra Oceanului Pacific și apoi îl va lansa. Un motor cu combustibil solid de rachete de la sistemul de rachete tactice al armatei va iniția și apoi îl va accelera X-51 până la 4.5 Mach. Apoi propulsia supersonică a combustibilului va împinge vehiculul până la mai mult de 6 Mach. Combustibilul hipersonic va genera căldură intensă ceea ce va forța combustibilul propriului JP-7 să păstreze motorul la temperatura operațională dorită.

Datele zborului vor fi transmise telemetric către baza Edwards înainte ca vehiculul de teste X-51A să plonjeze înapoi în Pacific.

Programul X-51A Wave Rider reprezintă un efort comun al reprezentanților Forțelor Aeriene, DARPA, Pratt & Whitney Rocketdyne și Boeing.

www.afmc.af.mil

CARGO-UL DE LA LOCKHEED MARTIN PRIMEȘTE BOTEZUL AERULUI

Lockheed Martin și Air Force Research Laboratory (AFRL) au încheiat primul zbor al noului cargo **Advanced Composite Cargo Aircraft (ACCA)** pe 2 iunie, la fabrica din Palmdale, California. **ACCA** este un model de aeronavă **Dornier 328J** modificat. Fuselajul cabinei echipajului și ampenajul

vertical au fost înlăturate și înlocuite cu materiale noi, compozite. Fuselajul aeronavei este mai spațios și mai puternic pentru a susține paleții militari standard 463 L; aeronava mai conține o ușă cargo și o rampă în spate.

www.airforcesmonthly.com



“PUTEREA AERIANĂ 09” A STRÂNS 280.000 DE FANI AI AVIAȚIEI ÎN AUSTRIA

De pe 26 până pe 27 iunie 2009, participanți din peste 19 națiuni diferite au contribuit la transformarea bazei aeriene militare din **Zeltweg**, Styria în cel mai încântător aerodrom din lume: prima apariție oficială a avioanelor Eurofighter austriace – inclusiv o interceptare live -, performanțele incredibile ale celor de la **Patrouille de Suisse** și a celor de la **Turkish Stars** au demonstrat armonia dintre oameni și avioane la acest eveniment.



“Puterea aeriană 09” este acum istorie și a făcut istorie: timp de două zile, cât a durat evenimentul, Styria s-a dovedit a fi o gazdă minunată pentru un număr record de fani ai aviației – 280.000 de oameni – din toată lumea. **Karl GRUBER**, managerul de proiect al evenimentului Air Power 09, a declarat: “Nu am mai văzut mulțime atât de mare ca aici. Baza noastră aeriană a arătat aproape ca la Woodstock”.

www.bmlv.gv.at

Hawk Mk 51 HW-352 pentru Forțele Aeriene Finlandeze

Aeronava a fost predată pe 16 iunie, într-o ceremonie din cadrul parcului static al Show-ului aerian de la Paris, unde avionul a fost expus publicului. Modernizarea a avut ca obiect un sistem integrat de afișaj electronic în sticla cockpit-ului, o soluție concepută

și implementată de **PATRIA**, ceea ce i-a permis Finlandei să păstreze aeronava operațională pentru încă două decade.

Toate testele de verificare și validare au fost încheiate, ceea ce a permis producției de serie să meargă mai departe.

Pentru a completa îmbunătățirea lui Mk51, următoarea etapă va implica modernizarea celor 18 **Hawk Mk 66** second-hand, achiziționate recent de către Finlanda de la Forțele Aeriene Elvețiene.

www.airforcesmonthly.com



EUROFIGHTER TYPHOON, PARTICIPANT LA "ANATOLIAN EAGLE"

Mai mult de 120 de piloți și personal auxiliar de la baza RAF din Coningsby împreună cu avioanele de luptă Typhoon au fost dislocați în iulie, la Konya, în sudul Turciei, pentru a lua parte la un exercițiu multinațional.

RAF a încheiat un exercițiu de antrenament premieră cu Typhoon-urile în Turcia, cu ocazia activităților legate de împlinirea a 60 de ani de la constituirea Alianței NATO.

Pe lângă avioanele britanice și turce, exercițiul *"Anatolian Eagle"* a antrenat aeronave din Statele Unite ale Americii, Emiratele Arabe Unite și Iordania, în măsurarea competențelor fiecăreia în lupta aeriană simulată.

Exercițiul a permis piloților și tehnicilor fiecărei echipe să lucreze împreună cu ceilalți într-un efort coordonat de a aplană orice neînțelegere legată de procedurile operaționale.

Mai mult, le-a permis Forțelor Aeriene Regale să arate audienței turcești, formată din personal militar de înaltă ierarhie și factori de Exercițiul *"Anatolian Eagle"* a cuprins 9 zile de luptă aeriană simulată, în care fiecare națiune participantă s-a rotit la postul de comandant al misiunii. Ieșirile dinamice au testat recunoașterea, țintirea, reîncărcarea cu combustibil în zbor și coordonarea priceperii piloților.

www.mod.uk



ASCENSIUNEA AVIOANELOR ROBOT

Cartierul general al Ministerului Apărării de la Londra a găzduit pe 30 iulie 2009 o expoziție a ultimelor avioane fără pilot, prilej care le-a oferit militarilor și civililor ocazia să discute despre viitorul aviației militare.

Ministrul Apărării, **Quentin DAVIES**, are o poziție foarte clară în ceea ce privește acest subiect: *"Presupunerea mea este că, deși avem nevoie de avioane combinate pilotate și investim în unele foarte*

bune în acest moment, totuși, cred că numele jocului va fi UAV-uri – avioane nepilotate".

Înconjurat de standuri cu display-uri și modele la scară ale escadroanelor futuriste ce poartă nume exotice cum ar fi **Hermes**, **Zefir**, **Mantis** sau **Taranis**, ce par a descinde direct dintr-un decor de film SF, este dificil să rămâi ancorat în realitate.

Desert Hawk 3, dezvoltat de Lockheed Martin, pentru Royal Artillery, este un avion nepilotat relativ ieftin, lansat de mână pe distanțe mici, apt pentru a strânge informații la joasă altitudine, supraveghe, identificarea țintelor și capabil să opereze atât ziua, cât și noaptea, cu ajutorul unui panou de control de la sol.

Un alt avion nepilotat, folosit de către Royal Artillery este și **Hermes 450** al lui Elbit Systems; de talie mijlocie și capabil să urce la înălțimi medii, cu o autonomie de zbor de 20 de ore, UAV-ul este capabil să trimită informații de supraveghe, strângere și identificare a țintelor comandanților de la sol.



Hermes urmează să fie înlocuit de către UAV-ul **Watchkeeper** în 2010. Copiat după **Hermes** ca model, **Watchkeeper**-ul dispune de capabilitate de dezghețare, ceea ce îi permite să zboare în timpul iernii și să fie dotat cu aparatură de radar (**SAR – Synthetic Aperture Radar**) capabilă să producă imagini incredibil de detaliate din zonele în care operează.

UAV-ul **Reaper Hunter/Killer** este folosit în comun atât de către Forțele Aeriene Regale, cât și de Forțele Aeriene ale Statelor Unite ale Americii. Este singurul UAV al Marii Britanii capabil să localizeze și să bombardeze ținte inamice de pe pământ.

www.mod.uk

Radar de rachete operațional în sudul Rusiei, în Octombrie

O stație radar din orașul Armavir aflat în sudul Rusiei va deveni complet operațională în octombrie-noiembrie, parte din programul țării de avertizare contra rachetelor, potrivit declarațiilor unui oficial militar rus.

"Stația va fi operațională în octombrie-noiembrie acest an", a spus **generalul Nikolai ABROSKIN**, directorul Agenției Federale pentru Construcții speciale, care ridică platforme de radar și centre de lansare spațială.

Rusia a oferit SUA dreptul de folosință al stațiilor de radar de la Armavir și Gabala, Azerbaijan, ca alternativă la amplasarea scutului anti-rachetă de către SUA în Europa Centrală, mișcare pe care Moscova a considerat-o drept o amenințare de securitate.

Washington-ul a arătat de atunci puțin interes propunerii rusești, dar de la instalarea noii administrații, condusă de către președintele Barack Obama, a înghețat planurile sale de a deschide o bază de interceptare de rachete în Polonia și o stație radar în Cehia.

În timpul vizitei sale la Moscova din iulie, Obama a pledat pentru o luare aminte la preocupările Rusiei și o revizuire a planului american legat de scutul anti-rachetă.

www.en.rian.ru



Pagini realizate de Șeila DUMITRESCU

TĂRLUNGENI, TABĂRA UNDE SE FORMEAZĂ ÎNCREDEREA

Între 10 și 28 august, studenții din primul și al doilea an de la Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă" de la Brașov au exersat în tabăra de la Tărlungeni teme de instrucție militară de bază.

Șeila DUMITRESCU



Joi. 20 august 2009.

Drumul spre tabăra de instrucție de la Tărlungeni se parcurge într-o bătrână Dacie, albă, pictată cu steagul românesc. După un drum șerpuit de munte, ajung la locul faptei, acolo "unde se fac mișcări după relaxarea din cazarmă". Într-o parte stau sticlele cu apă încălzită la soare, rația de curățenie după instrucția de peste zi. Dormitoarele mixte sunt

cazon rânduite, cu echipamentele de luptă aliniate milimetric. O perdea albă apără lavoarele de prezența viespilor din zona muntoasă. Studenții sunt strânși într-un cort, unde exersează diverse noțiuni teoretice.

Comandantul taberei este **locotenent - colonelul Ovidiu MOȘOIU**, profesor militar și șef de comisie didactică în

AFA, Brașov. Aflăm că exercițiul de a doua zi, vineri 21 iulie, se adresează studenților de anul întâi. Obiectiv: de a-i forma pe aceștia ca luptători și comandanți de structuri mici, "hotelul lor să fie cortul, ranița, gamela", "să simtă un pic pământul patriei la coaste", ne inițiază comandantul taberei. Adaugă: "Pe lângă deprinderi, trebuie să le formezi și atitudinea de învingător". Cuvântul cheie: încrederea.

În timp ce studenții civili sunt în vacanță de la începutul verii, studenții de anul doi de la Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă" sunt cantonați în poligonul de tragere de la Măgurele de lângă Brașov, unde beneficiază de 2 module de instrucție – distrugere și tragere – sedință pregătitoare cu pistol calibrul 7,65 mm.

Poligonul de tragere se află amplasat lângă o carieră de piatră. Câteva grupe de studenți stau în iarbă și așteaptă să se încoloneze către țintele aflate la câțiva zeci de metri distanță. În timpul tragerii, instructorii îi supraveghează din turnul de control, dar câțiva sunt și alături de ei. Aflăm de la Ioana Ciobanu, 21 de ani, din Dorohoi câteva aspecte din viața ei de militar. Practicanta de handbal, volei și atletism ne destăinuie câteva repere din calendarul ei de studentă: sfârșitul lui iunie - încheiere de examene, după care în iulie și timp de două săptămâni în august – stagiul/practică de specialitate timp de 6 săptămâni; urmează tabăra de instrucție, iar singura perioadă liberă este luna septembrie.

Vineri, 21 august. Silviu Manole, 19 ani, este călăuza care ne însoțește către



Pregătirea teoretică pentru tema din ziua următoare

"Grupa în ofensivă", plecată la exercițiu de dimineață. Drumul de 2 km îl parcurgem în ambulanța desemnată să asigure asistența medicală în tabără. Aflu că tânărul luptător are liceul militar la activ. Povestește că în plutonul său sunt doar 3 studenți pregătiți la licee

"Grupa în ofensivă". Poartă în mână o bătă verde, pentru câini, "dacă pădurea își arată colții". Comunică printr-o stație instrucțiuni celorlalți patru coordonatori ai exercițiului tactic. "Alfa 4, salt înainte!", se aude înăbușit printr-o mască de gaze. "Foc asupra inamicului!",

amar.

Un sătean din zonă, alertat de substanțele chimice degajate de fumigene în cadrul exercițiului, întrerupe războiul studenților preț de câteva minute.

"Charlie! "

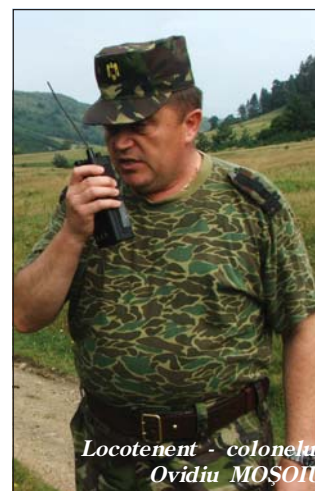
"Ordin! "

"Grupa Charlie, salt înainte!"

La sol evoluează grupa a 3-a, care mai are și un alt inamic: căldura.

Războiul studenților durează până după-amiază. Este întrerupt doar la prânz, pentru o gustare. După fiecare evoluție de grupă, "inamicii" se strâng în același loc și ascultă evaluările instructorilor-comandanți. Află ce au greșit și ce au făcut bine, cine a fost rănit sau scos din luptă, ce echipamente s-au pierdut în cadrul intervenției.

Apelul de seară consfin-



Locotenent - colonelul
Ovidiu MOȘOIU

tește încheierea unei zile istovitoare de instrucție. Studenții adorm cu gândul la prietenii aflați la mare sau în excursii. Dimineața, însă, sunt pregătiți pentru o nouă zi de instrucție.



În marș spre poligon

civile, restul au cu toții pregătire la liceul militar. În locul ales de locotenent - colonelul MOȘOIU pentru desfășurarea forțelor, la 2 km de tabără, tinerii sunt împărțiți pe grupe. În dreapta, pe o prelată, se odihnește "o rănită". "Alergie la Tărlungeni" - se aude un comentariu ironic din formație.

Locotenent - colonelul MOȘOIU, aka **Luna 5**, are comanda unică în cadrul exercițiului

"Grenadă" - continuă studenții ofensiva prin strigătele specifice de luptă. **Locotenent - colonelul MOȘOIU** adaugă: "Dacă le și aveau, se auzeau". Se referă la lipsa mijloacelor de marcare a focului pentru crearea sunetului războiului - petarde, cartușe de manevră și a cartușelor de semnalizare. "Unii cred că logistica înseamnă numai mâncare", completează comandantul taberei



Grupa simte pământul patriei sub coaste



Grupa în ofensivă

GENIU DE AVIAȚIE, "ARMA CARE RĂMÂNE"

La numărul 182, pe Șoseaua Pantelimon, aproape de București, **"CER SENIN"** a localizat "geniile" Statului Major al Forțelor Aeriene: Regimentul 70 Geniu de Aviație. Lucrările lor sunt răspândite în toată țara.

Șeila DUMITRESCU

Adrian SULTĂNOIU



"Dacă muncești, rămâne ceva în urma muncii tale: un drum, o troiță, un bust, o platformă, o placă de gard, un prefabricat de beton, o alee. Aici e diferența dintre noi și celelalte arme" -

Colonelul Leonard-Vasile GLOD, comandantul Regimentului 70 Geniu de Aviație

Formarea teoretică

Ca să ajungi genist în sistemul militar, ai câteva direcții: Academia Forțelor Terestre de la Sibiu, unde, la sfârșitul celui de-al doilea an de studii, poți opta pentru specialitatea geniu. Cu gradul de sublocotenent, mergi mai departe, timp de șase luni, la Centrul de Instruire pentru Geniu, EOD, Apărare Nucleară Bacteriologică Chimică de la Râmnicu Vâlcea. La sfârșitul cursului, în funcție de nevoile de personal din teritoriu, urmează repartizarea la unitate. Pentru acest an, promoția de la Sibiu care va intra în pregătire la Râmnicu Vâlcea din septembrie numără 12 ofițeri.

A doua direcție este prin birourile regionale de recrutare și informare. Cei care optează pentru geniu

ajung tot la Râmnicu Vâlcea, unde, dacă au sau nu stagiul militar satisfăcut, sunt pregătiți pe module diferite, dar cu același scop final, specializare de geniu. Pentru acest an, 6 soldați gradați voluntar vor intra în rândurile Statului Major al Forțelor Aeriene, specializarea geniu de aviație.

O altă direcție este Academia Tehnică Militară din București, unde, la Facultatea de Mecatronică și Sisteme Integrate de Armament (M) există domeniul de studiu Inginerie Genistică cu un număr de 5 locuri bugetare. Tot pentru anul 2009-2010, Facultatea de sisteme electronice și militare din cadrul Academiei Tehnice Militare, cu specializarea Inginerie genistică, scoate la concurs 12 locuri, însă cu taxă de studiu.

Fișa Postului

Statul Major al Forțelor Aeriene are ca unitate de sprijin Regimentului 70 Geniu de Aviație, cu sediul în Pantelimon, la numărul 182. Lucrează sub deviza latină **"Labor improbus omnia vincit"** – Munca perseverentă învinge totul. Ca particularitate, regimentul este singura unitate de profil care poate să efectueze lucrări la piste de aerodromuri.

Misiunile principale pe care le are Regimentul 70 Geniu de Aviație sunt construcția, întreținerea și refacerea aerodromurilor, elidromurilor și a terenurilor de aterizare. Pe lângă acestea, regimentul execută lucrări de fortificații pentru protecția personalului, aeronavelor de la sol și a tehnicii de artilerie antiaeriană și radiolocație. Construiește puncte de comandă și le amenajează genistic. Execută baraje de mine la aerodromuri, dar și minarea sau distrugerea acestora. Specialiștii pot lucra la deminarea aerodromurilor și a elidromurilor, precum și la asanarea de bombe și muniții neexploatate.

Omul și faptele

La momentul discuției inițiate de **"CER SENIN"**, Regimentul 70 Geniu de Aviație este condus de colonel dr. Vasile-Leonard GLOD. "Geniu de aviație este o armă în care, cu cât înaintezi în timp, prinzi mai multă experiență, ești în măsură să execuți întreaga gamă de misiuni, ai experiență cu oamenii; e vorba și de muncă brută, nu e așa de ușor", sintetizează comandantul GLOD.

El este "omul din fotoliu", adică liderul care, din septembrie 2008, deține funcția de comandant al regimentului. L-am găsit preocupat de gândul de a reduce programul de lucru pentru că, pe vreme de caniculă, nu avea apă minerală să le ofere oamenilor. "Eu sunt aici din 1986. E ceva nou pentru mine? (...) După liceul militar, eu am dat la aviație, la piloți și am căzut la testul psihologic; atunci, următoarea opțiune a fost geniu", ne-a destăinuit comandantul Regimentului 70 Geniu. Unii ar considera-o o greșeală, alții ar caracteriza-o drept o îndreptare pe direcția potrivită. Cert este că, numai de la începutul anului, oamenii Regimentului 70 de Geniu Aviație aflați sub comanda colonelului dr. Vasile-Leonard GLOD au efectuat lucrări în toată țara. Deși încadrările ca funcții pe categorii de cadre din unitate mai au ceva până să ajungă la 100% – (la ofițeri – 60%, la subofițeri – 60%, iar la



Exercițiu EOD la "Chasseur Accompli-2006"

militarii angajați pe bază de contract – 50%), orice lucrare care vine se execută în baza unui proiect de campanie care îți arată toți pașii și materialele care trebuie folosite. *“Că avem teme de drumuri, că avem teme de reparații, de distrugere, toate sunt puse de așa natură astfel încât instrucția respectivă să se transforme în misiune; acum facem un drum la compania de la Vișeu; utilaje, oameni nu stau degeaba; fac drumul și vin acasă”,* descrie comandantul.

“Nu se consumă numai bani, (...) se aduc bani”

I-a fost greu vreodată? *“Au fost perioade și perioade; m-a fost greu într-o perioadă de timp în care am construit o casă, eram și la doctorat, eram și cu serviciul și trebuia să mă împart; a fost un vârf; sau când făceam amenajarea Dâmboviței sau podul de la Operetă sau porțiunea de la Mihai Bravu”,* detaliază “militarul” de carieră din viața personală și profesională.

Au fost vremuri când fuma și trei pachete de țigări pe zi. Acum, s-a lăsat de fumat. În spatele anilor pe care îi poartă, rămân, însă, lucrările, de fiecare dată altceva. *“Rămâne troița, rămâne bustul ăla, o alee; dacă muncești, rămâne ceva în urma muncii tale; nu se consumă numai bani, rămâne și ceva; mai mult, se aduc bani. Asta e diferența dintre noi și ceilalți”,* pune punctul pe i **colonelul dr. GLOD**.

Din biroul comandantului, următoarea oprire pentru **“CER SENIN”** este infirmeria unității. **Maiorul Marian NICOLAE**, 38 de ani, este medicul șef al infirmeriei. Împreună cu **Olivia Sabina CARPAN, asistent medical**, dar și gestionar-șef la farmacie, plus celălalt medic, **doctorul Gabriela POPESCU**, formează “echipa de intervenție” în ceea ce privește asigurarea medicală a personalului unității. Din noiembrie anul trecut, de când a venit în unitate, **maiorul Marian NICOLAE** s-a molipsit de “microbul construcției” de la colegii lui, geniiști de aviație: a zugrăvit cabinetul propriu în care vine acum și celălalt medic, dr. **POPESCU**, să lucreze. Motivul? În cabinetul dânzei este igrasie, canapeaua este prea înaltă pentru pacienți, în concluzie, spațiul a fost reconvertit în depozit.

Investiția majoră a unității s-a făcut în cabinetul stomatologic, acolo unde se realizează intervențiile chirurgicale. *“Am avut alt scaun stomatologic, care era mai prăpădit, iar medicul stomatolog știa că acest scaun (n.r. – cel din dotarea actuală a unității) va fi înlocuit de la Spitalul Militar. L-am luat pe acela de acolo, iar pe al nostru l-am dat la altă unitate”,* explică procedura **maiorul Marian NICOLAE**. Acum, medicul stomatolog are cel mai mult de muncă, câte 7-8 pacienți pe zi în agendă. Medicul șef și medicul de familie – mai puțin, pentru că oamenii sunt, în general, sănătoși.

Lipsa majoră care există în infirmerie este o ambulanță. În prezent, se folosește un ARO vechi care se mai oprește în intersecție, la Cernica, în drum spre poligon, de răde toată lumea.

“Reparațiile” pe care le execută la oameni sunt minore: lovituri de ciocan, accidentări la fotbal și răceli. Nu e nici o problemă că, în sala de așteptare a infirmeriei, pereții arată urât. E goală, semn că oamenii sunt sănătoși.



Neutralizarea amenințării

“Ne descurcăm cu ce avem”

Locotent-colonelul Constantin CHIRILĂ este comandantul Batalionului 1 Geniu. În fața secției de betoane explică: *“Putem să realizăm în beneficiul unităților din aviație anumite prefabricate: stâlpi de beton, plăci, dale; n-avem o forță extraordinară, să le facem de un design deosebit, dar le facem funcționale, cazon; cu modele le luăm din altă parte”.* De exemplu, gardul unității este executat de personalul unității. *“N-arată el baroc, dar e funcțional. Ostașii noștri au învățat să lucreze cu betoanele, să facă o armătură”,* continuă **locotenent-colonelul Constantin CHIRILĂ**. Militarul care în Irak a slăbit 20 de kg face lucrările de geniu de aviație să pară simple în complexitatea lor: *“Ce avem de făcut? Niște plăci la o pistă. Câte? 100 de bucăți. Mergem în recunoaștere pe teren să vedem ce materiale avem, pe ce ne bazăm”.* După care intervine tehnica auto și tehnica de geniu: excavatoare, motocompresoare, mijloace de compactat, buldozere. Cum la desființarea altor unități au mai preluat și din tehnica lor, parcul auto are deocamdată vreo trei mașini la casare, scoase din uz. **Vasile BLAGOCI, maistru militar clasa I**, adaugă: *“la noi, când mergi să reparați ceva cu o societate comercială, devizul te omoară. Atunci, oamenii se descurcă cum pot”.*

Tot de la comandantul Batalionului 1 Geniu, **locotenent-colonelul Constantin CHIRILĂ**, aflăm și scopul în viață: mântuirea. În aceeași ordine de idei, aflăm că Regimentul 70 Geniu de Aviație nu are preot la capelă.

Realizări ale Regimentului 70 Geniu de Aviație în anul 2009

Chitila - Reabilitarea platformei tehnice din parcul cu tehnică militară, săparea a 120 m.l. șanțuri pentru reabilitarea rețelei de termoficare, **Boboc** – realizarea unei platforme din balast cu suprafața de 650 de mp, reabilitarea unui drum incintă 1100 m.l., demolarea a 5 clădiri și transportul molozului rezultat; **Balotești** – reparația gardului exterior al unității și reabilitarea spațiilor verzi, **Muzeul Aviației** – confecționarea soclurilor din beton pentru expoziții statice, statui, troiță, pavarea ailelor de acces la platformele de staționare a exponatelor, manipularea aeronavelor și a tehnicii de radiolocație și artilerie sol-aer; **Cabana Oltul** – confecționarea din beton a două

scurgere a apelor de suprafață adiacente căilor de acces – 3360 m.l.; **Ciorogărla** - reparația gardului exterior al unității prin înlocuirea stâlpilor și a sârmei ghimpate, reprofilarea valurilor de pământ la depozite, tăierea copacilor din incinta unității pentru realizarea măsurilor de pază și apărare; **Vernești** – 1178 m.l. de gard din sârmă ghimpată verticală, 259 m.l. de gard din sârmă ghimpată oblică, 1080 m.l. de șanț pentru preluarea și scurgerea apelor pluviale, s-au tăiat, debitat și transportat 156 de copaci, s-au transportat 86 de autobasculante cu pietriș - 560 mc, s-au transportat 43 de autobasculante cu nisip – 246 mc, s-au profilat 1466 m.l. de drum cu



CORNESTONE 2003

platforme, demolarea a 3 remize aprobate pentru casare și transportul molozului rezultat, amenajarea spațiilor verzi; **Otopeni** – săpare mecanizată pentru înlocuirea rețelei de termoficare, demolarea a 5 clădiri și 2 gherete și transportul molozului rezultat, reparația drumului din incintă prin executarea plombelor cu beton; **Mediaș** - reparația drumurilor interioare de acces – 898 m.l.; reabilitarea platformelor din incinta tehnică - 3630 de mp, reabilitarea șanțurilor și rigolelor de

ajutorul autogrederului, s-au reabilitat 16 tuburi de subtraversare cu o lungime totală de 40 m; **București** – realizarea a 2 platforme din beton, reparația drumurilor interioare; întreținerea drumurilor interioare, a gardului exterior și a spațiului verde; **Fetești** – până la 22 iulie s-a realizat demolarea a trei clădiri și transportul molozului rezultat; **Vișeu** – până la data 22.07 s-a realizat nivelarea drumului de acces la unitate pe o distanță de 3900 de m.



NIVELUL SUSTENABILITĂȚII LOGISTICE

Perpetua, dar absolut necesara restructurare a armatei române și, implicit a Forțelor Aeriene, a creat, în cadrul balanței relaționale a pârghiilor ce susțin, din umbră, activitatea și asigură succesul operațional, mici breșe și inadvertențe aleatorii. Datorită acestora, nivelul de sustenabilitate, în special, cel logistic, a cunoscut ușoare alunecări spre cote pesimiste, din fericire remediate în timp util de către specialiștii din aviația militară.

Pentru eventualele consecințe pe termen lung, am încercat să descoperim elementele ce trebuie acoperite prin diferite metode și am încercat să găsim o parte din răspunsuri la Centrul 51 Întreținere, Reparații Curente și Exploatare Cazărmi de la Pantelimon.

Plutonier major Sorin SĂFTOIU 



Locotenent-colonelul Marian ȚANTA, comandantul centrului

“În principal, trebuie să fim atenți la două elemente: centrarea responsabilităților pe problemele actuale ale Forțelor Aeriene din punct de vedere logistic și reșezarea componentei de resursă umană, una pliată pe îndeplinirea cu succes a atribuțiilor tocmai pe noile responsabilități. De exemplu, unitatea noastră, deși la prima vedere pare că și-a limitat atribuțiile, prin reducerea zonelor de interes doar la

structuri de radiolocație, a continuat să acumuleze responsabilități. Problema este mult mai complexă decât înainte. Cele 23 de cazărmi deservite, suportul pe linia domeniilor și infrastructurii asigurat bazelor aeriene fac din Centrul 51 o unitate cu foc continuu”, ne introduce în fenomen comandantul Centrului 51, locotenent-colonelul Marian ȚANTA.

Discuția trece și prin enumerarea câtorva dintre atribuțiile de bază ale unității: administrarea terenurilor, construcțiilor și instalațiilor aferente, planificarea, executarea și recepționarea lucrărilor de natura construcțiilor, asigurarea, pe baza cerințelor și nevoilor unităților, a materialelor de resortul construcției-cazare precum și a utilajelor aferente, asigurarea consultanței privind activitatea energetică a instalațiilor mecanice sub presiune

și metrologică, coordonarea și controlarea activității de prevenire și stingere a incendiilor în unitățile subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene.

Sigur, dacă susținerea, la nivel financiar, ar fi una optimă și perfect temporal asigurată, discuția noastră nu ar mai avea loc. *“Trebuie să ne descurcăm cu ceea ce primim, suntem conștienți că nivelul resurselor este unul extrem de scăzut, în actuala condiție a*



Centralele termice, o actualitate necesară

economiei. Pentru noi, cel mai dificil este să asigurăm lucrările efective din subunități, ținând cont că fiecare formațiune de cazarmare existentă (în proporție de 90 la sută din locații această formațiune de cazarmare există și este încadrată) este compusă din 2 oameni: subofițerul administrator și un personal civil contractual. Or, situațiile aparte impuse de anumite locații, datorate exprimării de relief, sau a vechimii construcțiilor fac aproape imposibilă asigurarea la timp a necesarului de reparații sau construcții”, își spune punctul de vedere și locuitorul comandantului, **locotenent-colonelul Gheorghe CIURARU**.

Derularea inadvertențelor este una cursivă, dovadă a cunoșterii perfecte de către specialiști a punctelor nevralgice. Regăsim pe această listă, dificultățile întâmpinate la proiecte de demolare a unor clădiri, la procedurile de valorificare a materialelor excedentare și a celor rezultate din demolări, reducerea excedentului de spațiu de cazare ce trebuie finanțat și administrat, executarea cu dificultate a inventa-



Biroul Contracte și Achiziții - inima unității

achiziții, aceasta a cunoscut, similar, o scădere, urmată, în prezent, de o stagnare a nivelului de absorbție a resurselor financiare. “Pentru anul 2009 am primit ceva

este de părere **Manuela MANOLE**, referent de specialitate în cadrul Biroului Contracte și Achiziții.

Mai mult ca sigur, problemele descoperite pe această latură a suportului logistic - domenii și infrastructuri pe larg, reparații, întreținere, construcție ad literam - se regăsesc pe întreg palierul de responsabilități dezvoltat de această ramură. Profesionalismul specialiștilor - acest pleonasm atât de necesar, o mai bună exercitare a actului de comandă, în special reflectat pe componenta de resursă umană, o planificare a bugetelor dedicată realizării unor proiecte viabile și nu neapărat de anvergură, sunt tot atâtea posibilități de relansare și de creșterea a nivelului de sustenabilitate. Chiar și în domeniul logistic.



Lucrări de reparații la Batalionul HAWK

rierilor lunare la combustibili, imposibilitatea de a pregăti fochiști pentru deservirea unităților dotate cu centralele termice.

Cu toate acestea, există și aspecte pozitive, și nu puține. Finalizarea unor lucrări de reparații, parțiale sau totale, în diverse locații precum Vernești, Moșna, Capu Midia, Otopeni, amenajările de spații la Batalionul Hawk, la Titu, Ciorogârla, la Grupul EOD, crearea a peste 400 de locuri de cazare la Câmpia Turzii pentru exerciții multinaționale, nivelul optim al asigurărilor medicală, religioasă și psihologică a personalului. De asemenea, de interes par și propunerile făcute pentru îmbunătățirea activităților: crearea unui detașament de 7-8 oameni de specialitate, care să acționeze conform unei planificări coerente, luarea în calcul a posibilității utilizării de containere mobile în locul construcțiilor actuale.

În ceea ce privește procedura de

mai mult de 3 miliarde de lei pentru achiziții directe. Suma este la un nivel satisfăcător față de necesitățile noastre, ținând cont și de faptul că suma totală alocată, cu tot cu lucrări, se situează undeva la 13 miliarde de lei. Soluția o reprezintă planificarea coerentă a fondurilor, executarea de licitații și proceduri de achiziții axată numai pe urgențe și pe proceduri de consolidare”,



Spații moderne de cazare la Baza 71 Aeriană

AVIOANELE "INVIZIBILE"

Încă de la primele conflicte militare, s-a demonstrat că luarea prin surprindere a inamicului determina un avantaj tactic. De aceea, de-a lungul vremii s-au căutat metode de disimulare a prezenței și mișcării forțelor proprii pe câmpul de luptă, inclusiv prin mascarea sau camuflarea acestora. Aceste metode sunt aplicabile tuturor categoriilor de forțe, inclusiv aviației.

Ing. Dănuț VLAD



F-117 Nighthawk

La începutul utilizării aviației ca armă, aeronavele puteau fi detectate doar vizual. La sfârșitul primului război mondial s-au făcut primele încercări de aplicare a unui înveliș transparent pe structura aeronavelor în locul materialelor obișnuite (pânză, placaj, metal).

Apariția radarului la începutul celui de-al doilea război mondial a creat o nouă posibilitate de detectare a aeronavelor inamice în zbor. În lipsa unor aeronave care să fie dificil de detectat de către radar, singurul mijloc de contracarare a radarului utilizat operațional a fost dispersarea de dipoli (folii de staniol) sau chaff, metodă utilizată și în prezent.

La sfârșitul războiului era realizat în Germania avionul Horten Ho IX sau Gotha Go 229, un avion tip aripă zburătoare, propulsat de motoare aeroreactive, al cărui înveliș era realizat dintr-un material tip sandwich de placaj îndealate cu rășini amestecate cu pulbere din cărbune de lemn. Deși acest avion nu a fost utilizat operațional, a fost totuși prima încercare practică de reducere a detectabilității de către radar.

În 2009, firma Northrop Grumman din SUA a realizat un model la scară reală al Ho IX, utilizând materiale similare celor folosite în construcția avionului și a măsurat semnalul radar reflectat de acesta, rezultatele întrecând așteptările.

În timpul războiului și în deceniile care au urmat, s-au dezvoltat atât radiolocatoarele, care au devenit din ce în ce mai performante, putând fi instalate la bordul aeronavelor de luptă, cât și mijloacele de detecție termică (în spectrul infraroșu) a aeronavelor și a altor categorii de tehnică.

Mijloacele de reducere a detectabilității de către mijloace vizuale, radar și în infraroșu, au fost reunite sub conceptul „stealth” (a se furișa în limba engleză).

În anii '50 au fost realizate primele încercări de reducere a detectabilității avioanelor spion U-2 care efectuau zboruri de recunoaștere deasupra țărilor din Tratatul de la Varșovia, însă primele aeronave care înglobau soluții tehnice de reducere a detectabilității de tip stealth au fost avioanele spion A-12 și urmașul acestora, avionul de recunoaștere strategică SR-71.

Aceste avioane aveau în construcția bordului de atac a aripii mici suprafețe triunghiulare, denumite „reflectoare de colț, cu rolul de a reflecta unde radar în alte direcții decât

misuniile, aceste avioane erau virtual foarte greu de detectat, dar mai ales de doborât de către inamic, ceea ce experiența practică a și demonstrat, cu prilejul mai multor misiuni executate de SR-71 deasupra zonelor fierbinți de pe glob (Vietnam, Orientul Apropiat, la granițele URSS, etc), vreme de 3 decenii.

Primele avioane proiectate special pentru a fi greu detectabile au fost realizate abia la mijlocul anilor '70.

Pomind de la principiile enunțate în anii '60 de fizicianul rus Piotr Ufimțev, specialiștii din cadrul diviziei de proiecte avansate a firmei Lockheed, cunoscută și sub denumirea „Skunk Works” (unde în deceniile anterioare fuseseră realizate U-2, A-12 și SR-71) au realizat întâi un model matematic al unui corp greu detectabil denumit „Hopeless Diamond” (Diamantul fără speranță). Deoarece tehnica de calcul și metodele numerice utilizate în acea perioadă permiteau discretizarea suprafeței într-un număr finit de suprafețe plane, rezultatul a fost un corp cu suprafețe fațetate.

Practic, ideea era realizarea unui corp cu proaste calități de antenă care să poată zbura. Deoarece „Diamantul fără speranță” era doar un model teoretic, care nu ar fi putut deveni niciodată un aparat de zbor, acesta a fost rafinat întâi în forma demonstratoarelor XST „Have Blue”, iar ulterior prin realizarea avioanelor F-117.

Deși purtau inițiala F atribuită avioanelor de vânătoare, F-117 era un avion de atac la sol destinat să penetreze nedetectat spațiul aerian inamic și să atace țintele strategice ale acestuia cu bombe ghidate cu laser.

Avioanele F-117 au intrat în serviciu operațional în cursul anilor '80 la baza aeriană Tonopah din Nevada în condiții de secret total și timp de aproape un deceniu au efectuat misiuni doar noaptea. Abia la sfârșitul anilor '80, la încheierea Războiului rece, a fost dezvăluită existența acestor avioane. Prima



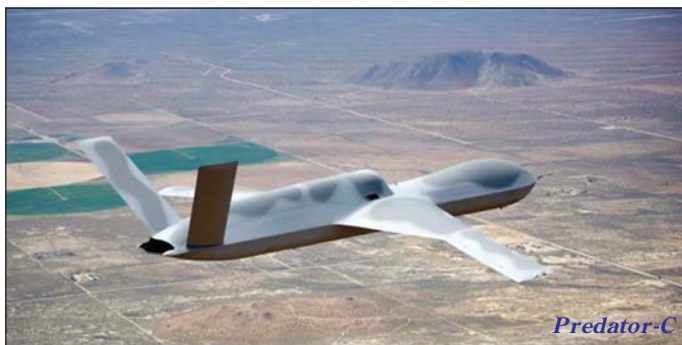
GOtha GO 229

utilizare operațională a F-117 a avut loc în cadrul intervenției din Panama din 1989, dar aici rolul lor a fost mai mult de a crea confuzie în rândul forțelor loiale generalului Noriega.

Importanța utilizării în luptă a unui avion greu detectabil a fost demonstrată în cadrul operațiunii „Desert Storm” (Războiul din Golf din 1991), când avioanele F-117, reprezentând doar 2,5% din numărul aeronavelor aliate, au lovit 40% din țintele strategice irakiene.

În anii următori avioanele au fost utilizate în majoritatea teatrelor de operații. Un singur F-117 a fost doborât în martie 1999 deasupra Serbiei de către rachete sol-aer, ceea ce a demonstrat că acest concept „stealth” este departe de a fi infailibil.

În anii '80, tot în Statele Unite, firma Northrop a început lucrul la un bombardier strategic realizat în conceptul „stealth”. Spre deosebire de F-117 care avea suprafețele exterioare fațetate, acest bombardier, viitorul B-2, era o aripă zburătoare cu suprafețele exterioare având curburi foarte line. Această soluție a fost utilizată și la aeronavele proiectate ulterior, inclusiv în prezent. Dezvoltarea tehnicii de calcul, a metodelor matematice au făcut posibilă abordarea acestei soluții.



Predator-C



F-22 RAPTOR

reflectivității suprafeței exterioare.

Utilizarea de materiale radar absorbante, atât în construcția structurii, cât și a învelișurilor, precum și a unor acoperiri cu calitate radar-absorbante. La F-117 acoperirea radar-absorbantă era la început sub forma unor folii aplicate pe înveliș similare linoleului, în prezent se utilizează instalații robotizate de aplicare a acoperirii radar-absorbante.

Metode de reducere a detectabilității aeronavelor:

a. radar:

Forma exterioară capabilă să reflecte undele radar în altă direcție decât cea incidentă; aceasta se realizează prin suprafețe exterioare fațetate (la primele generații de avioane) sau cu raze de curbura foarte mari (în prezent), respectiv prin repetarea unui număr mic de unghiuri obtuze între diferitele elemente constructive (de exemplu, bordul de atac al planului drept paralel cu bordul de fugă al celui stâng); se vor evita unghiurile ascuțite.

Utilizarea acestor metode au intrat, cel puțin în primele decenii de realizare a acestor categorii de avioane, în contradicție cu cerințele aerodinamice și mai ales de stabilitate a zborului. Aceste avioane sunt asistate de mijloace artificiale de asigurare a stabilității și au comenzi de zbor digitale de tip fly-by-wire.

Evitarea oricăror discontinuități în forma exterioară: mascarea dispozitivelor de admisie ale motoarelor și pe cât posibil a ajutoarelor acestora, armament acroșat în locașe din fuselaj acoperite cu trape. Orice capace de vizitare și trape au marginile în zig-zag pentru a determina disiparea unei radar incidente. Orice discontinuități între elementele de structură sunt acoperite. Antenele sunt escamotabile sau conforme cu învelișul. Cupola cabinei este acoperită cu o folie subțire de aur pentru a asigura continuitatea

Astfel de acoperiri ridică probleme în exploatare, sensibilitate ridicată la zgârieturi și umezeală.

Lipsa sau limitarea utilizării mijloacelor de radiolocație active la bord și existența unor mijloace de comunicații securizate.

Într-o misiune în care se urmărește ca avionul să fie greu detectabil, acesta trebuie să aibă armamentul acroșat doar în locașele interioare și să nu aibă nimic acroșat la exterior, să mențină tăcerea radio deasupra teritoriului inamic să nu își folosească radarul, folosind pentru achiziția țintelor mijloacele de detecție în infraroșu de la bord sau informațiile transmise prin datalink de la avioanele amice.



F-35 JSF

b. termic (în infraroșu)

◆ mascarea ajutoarelor motoarelor (F-117, B-2, YF-23);

◆ limitarea utilizării postcombustiei în teritoriul inamic - pentru majoritatea avioanelor de luptă moderne există cerința ca acestea să poată zbura în regim supersonic fără postcombustie (supercruise);

◆ utilizarea mijloacelor active de bruijă în infraroșu (la elicoptere) și a dispensorilor de capcane termice (flares);

c. vizual

Aici s-au realizat cele mai timide progrese, principala metodă de reducere a detectabilității vizuale fiind camuflajul în funcție de tipul de misiune. În ultima vreme mai multe forțe aeriene au adoptat scheme de vopsire și marcaje cu vizibilitate redusă, utilizând nuanțe de gri.

Transpunerea în practică a unora din aceste cerințe a condus la reducerea performanțelor și capacității de luptă a aeronavelor, costuri de producție și întreținere foarte mari (prețul unui F-117 ajungea în anii '80 la 42,6 milioane dolari și au fost produse 59 de avioane, iar un bombardier B-2 a costat peste 2 miliarde dolari și au fost produse doar 21 de aparate). Materialele și tehnologiile utilizate la bord sunt, de asemenea, scumpe și sensibile la factori naturali.

De exemplu, prăbușirea unui B-2 în Guam a fost cauzată de pătrunderea umezelii într-o sondă de presiune statică, care a dat informații eronate la calculatorul de date aerodinamice.

Deoarece practica a demonstrat că "invizibilitatea" radar atrage după sine penalități asupra capacității de luptă și performanțelor operaționale, cerințele au fost nuanțate, astfel încât pentru avioanele de luptă viitoare s-a cerut ca acestea să fie "greu detectabile". Costurile de producție și întreținere ale acestora sunt în continuare ridicate, majoritatea

metodelor menționate mai sus sunt în continuare utilizate, singurul compromis fiind făcut în sensul creșterii manevrabilității și performanțelor aeronavelor la nivele comparabile cu avioanele de luptă din generația lor sau depășindu-le pe acestea.

Cerința a existat atât în cadrul programului ATF, ce a condus la realizarea avionului F-22 "Raptor" aflat în serviciu operațional, cât și în programul

JSF, care conduce în prezent la realizarea avioanelor F-35 Lightning II.

De asemenea, majoritatea aeronavelor de luptă realizate în lume în ultimele două decenii includ elemente constructive menite să le reducă detectabilitatea, atât în cazul aeronavelor pilotate (Super Hornet, Rafale, etc.), cât și în cazul prototipurilor și proiectelor de avioane fără pilot (X-47B JUCAS, Predator C, MiG Skat, nEURon, Taranis).

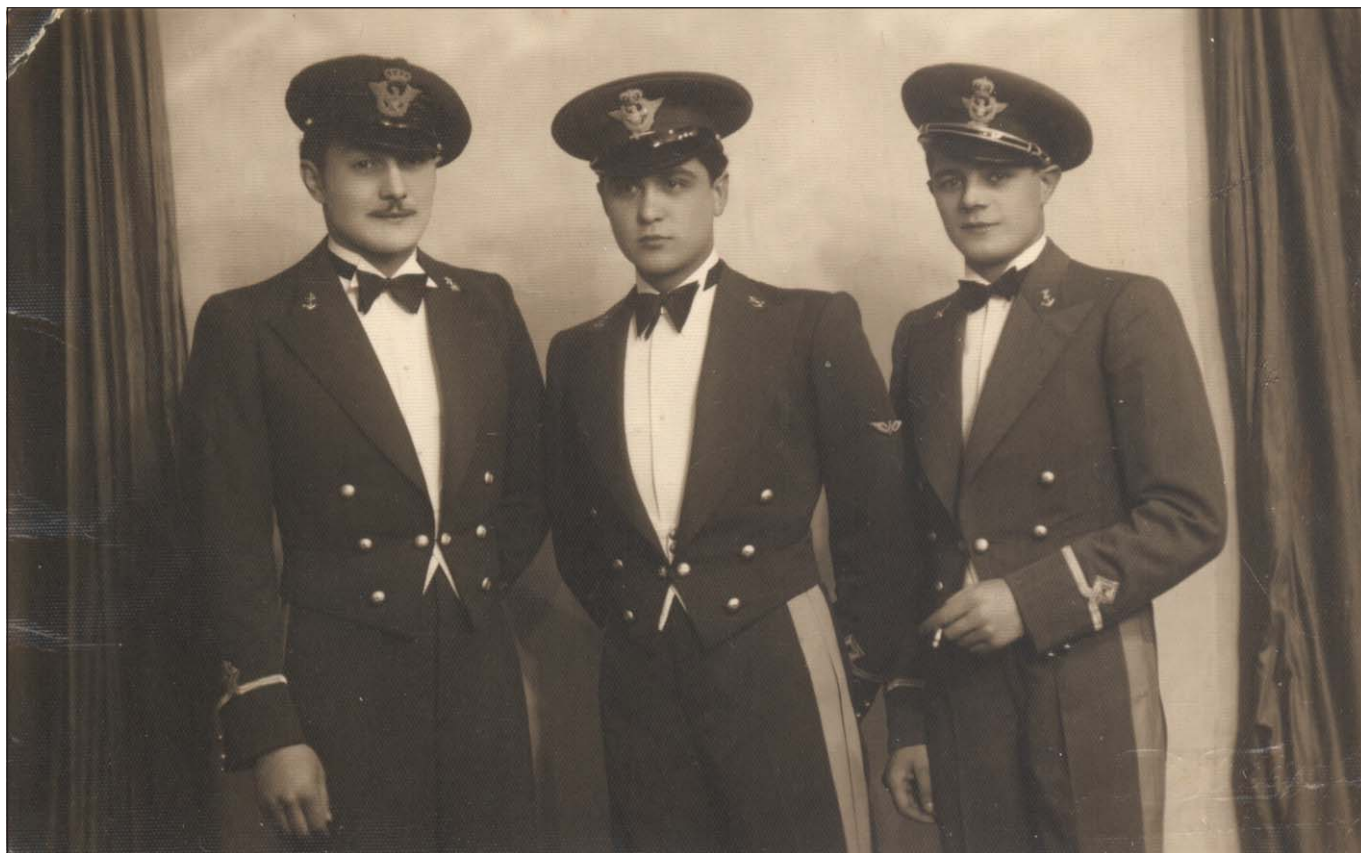


B2-SPIRIT

ISTORIA UNIFORMELOR DE AVIAȚIE DE-A LUNGUL VREMII (2)

Comandor Paul SANDACHI

Șeila DUMITRESCU



În 1930 este introdusă noua uniformă a aviației, de culoare gri-bleu. Tunica este deschisă la gât, încheiată la un rând de patru nasturi galbeni, cu însemnul aviației în relief: o elice și două aripi. Tunica nu are paspoale, nici buzunare. Mănecele, croite drept, au câte doi nasturi mici, iar la 8 cm de margine sunt cusute galoane din fir auriu, în zigzag, primul terminându-se în romb.

Insignele pentru personalul navigant se așează în dreapta, la înălțimea dintre nasturii 2 și 3. Tunica se poartă în ținuta zilei, cu un cordon din aceeași stofă, încheiat cu o pafta rotundă care reliefează însemnul aviației.

Vestonul, de aceeași culoare, cu cordon, cu buzunare aplicate, are croiala ca la armata de uscat, cu galoanele cusute tot pe manșetele răsfrânte și are petlițe în culoarea specialității.

Jachetul este croit după modelul marinei, dar de culoare gri-bleu, având aplicate pe mâneci galoanele gradului. Jachetul, alb ca la marină, facultativ, are contra-epoleți pe fond de culoare bleu-ciel, ca și la bluza de vară, după modelul general, pe al cărei guler se poartă și petlițe de culoare distinctivă.

Pantalonii, gri-bleu, croiți drept, cu lampas dublu bleu-ciel, se poartă cu ciorapi negri și ghete. La această ținută, pantalonii generalilor au lampas și vipușcă bleu-ciel și sunt purtați și la ținuta de seară. Pantalonii, purtați cu

veston, au manșetă și nu sunt vipușcați. Pantalonii, albi, croiți drept, sunt simpli.

Mantaua este tot gri-bleu, are contra-epoleți de culoare și este încheiată la două rânduri de câte patru nasturi de uniformă. Generalii au reverele de la manta din postav bleu-ciel. Pardesiul de ploaie și cel simplu, tot gri-bleu, sunt după modelul general, ca și pelerina. Mantaua de piele este neagră.

Șapca, după modelul general, are bandă din mătase de culoare albastru-marin, iar în față are emblema aviației. Ofițerii superiori au, brodat pe vizieră, un rând de frunze de stejar, iar generalii două rânduri. Bereta, de postav bleumarin, are format de basc, iar în față insigna de aviație.

Epoletii de ceremonie au fond de postav bleu-ciel. Galonul de ofițer inferior este lat de 1 cm, cel de ofițer superior de 2,8 cm, iar cele de general, cu frunze de stejar, sunt de 3,5 și 2,6 cm. Galoanele sunt flexibile, din fir auriu-mat, spre deosebire de cele de grad, care sunt din țesătură în zigzag.

Galoanele sunt aplicate pe panglici de mătase de culoare distinctivă, romburi rămânând liberi și aplicat direct pe manșetă. La ofițerii de aeronautică, galoanele sunt cusute pe panglică de mătase gri-bleu, la ingineri pe mătase albastru-închis, la mecanici violetă, iar la medici, vișinie. Pentru ofițerii de intență și administrație, galoanele

sunt argintii.

Culorile petlițelor sunt diferite, după specialități. Unitățile de aviație de vânătoare aveau petlițele verzi; cele de bombardament, roșii; cele de observare, azurii; cele de aerostație, cafenii; comandamentele, bleumarin; aghiotanții, amarante; inginerii, culoarea albastru-închis; mecanicii, violet, iar medicii, vișiniu. Flotila de hidroaviație poartă ancoră de metal, în loc de petliță.

Cămașa albă se poartă la ținuta de ceremonie și de seară, cu fundă, cu capetele atârănând. La haina de seară, pieptii cămășii sunt apretați, iar gulerul are colțurile întoarse. La ținuta zilei sau de zbor se poartă cămașă gri-bleu și cravată neagră, cu nod. Fularul este alb, ca la marină, iar mânușile sunt albe, din mătase sau din piele castanie, după ținută. Ghetele și pantofii, după modelul general, sunt din piele neagră. Ledunca este bleu-ciel și cu însemnul armei pe cartușieră și pafta.

Elevii școlii pregătitoare de ofițeri de aeronautică au veston ca al ofițerilor, cu contra-epoleți de stofă, petlițe portocalii și pantaloni fără manșete. În plus au bluză – cămașă din postav sau pânză, cu două buzunare pe piept, cu guler răsfrânt și se încheie cu nasturi de culoare; șapca, la fel ca a ofițerilor, are emblema brodată cu mătase, iar bereta este bleumarin. Însemnul gradului se poartă pe mâneca stângă. Ei au uniformă

albă, centură din piele, ghetete din piele sau din lac, cu șireturi.

Școlile tehnice au uniforma ca a școlii de ofițeri, cu veston închis la gât, ca al reangajaților din armata de uscat, iar epoletul este înconjurat cu un șnur de mătase de culoare portocalie.

Naviganții au veston închis la gât, cu petlițe în culoarea specialităților. Însemnele de grad se așează pe mâneca stângă, iar nasturii sunt de culoarea fondului. Uniforma lor de vară este în întregime albă, cu însemnele purtate pe mânecă, pe o bucată de postav de culoarea specialității.

Maiștrii de aviație au uniforma ca a reangajaților, cu însemnele gradului și ale specialității pe brațul stâng, petlițe violete și cu emblema de la șapcă brodată cu mătase roșie.

Reangajații naviganți au uniforma ca a celor de infanterie, în culoarea trupei de aviație, cu emblema de la șapcă din mătase galbenă, iar pentru cei de administrație, din mătase albă. Bereta, pe care se aplică emblema metalică și petlițele de specialitate, este ca la trupă. Uniforma de vară are șapcă, bluză cu epoleți – din pânză, cusuți în umăr – și pantaloni din postav kaki.

Trupa are aceeași uniformă ca a trupelor de uscat, din postav gri-bleu, cu petlițe de culoare, pe specialități. În locul capelei are beretă bleumarin, cu emblemă metalică, iar la ceremonie, șapcă cu pantaloni lungi. La lucru, soldații au bluză – cămașă ca a elevilor școlii de aviație și ca maiștrii militari. Frunzași și caporalii au galoane galbene din lână, iar cele ale sergenților sunt din fir auriu, purtate pe braț.



Ofițer superior din arma aviație îmbrăcat în ținuta de serviciu, prevăzută cu buzunare aplicate cu același material al vestonului



Regele Carol al II-lea și fiul său, Mihai, trec în revistă o subunitate de aviatori



Ținuta de serviciu; centură cu diagonală cu pafta metalică



Teodorescu Ilie – ținută de înaltă gală; ofițerul de Stat Major poartă însemnul aviatorilor din flotila de gardă de la Cluj, unitate luată sub patronajul regelui Carol al II-lea drept recompensă pentru sprijinul acordat la 06 iunie 1930 în aducerea sa de la Oradea la București



Ținuta de oraș a adjutantului aviator Ravaru Ioan



Defilare 20 iulie 1938, Șc. Mil. de Pilotaj Tecuci

Elevi în ținuta de ceremonie



TABĂRA DE VARĂ A CERCETAȘILOR, O TABĂRĂ DE NOTA NOUĂ!

Șeila DUMITRESCU 

42 de tineri au fost cercetași de vară în perioada 9-16 august la Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă".

Cu un buget general de 23.282,85 de lei, evenimentul desfășurat sub deviza "Fii cel mai bun! Fii la înălțime!", adică tabăra de vară a cercetașilor, le-a oferit liceenilor prilejul de a cunoaște îndeaproape ce înseamnă să fii militar în România.

Evenimentul a reunit fonduri ale Ministerului Tineretului și Sportului – 9408 lei – capitolul mâncare, Ministerului Apărării Naționale – 3000 de lei și fonduri obținute prin sponsorizare de la Vastex, Condor, Mentor și Vodafone, în valoare de 10.874,75 de lei.

Cei 42 de tineri au vizitat facilitățile Academiei Forțelor Aeriene, dar și obiectivele turistice din Brașov: Biserica Neagră, Muzeul de istorie, Prima școală Românească. În ziua următoare liceenii au vizionat prezentarea organizată de Serviciul Român de Informații prin Direcția Generală Prevenire și Combatere Terorism și Compartimentul de Intervenție Antiteroristă/Contrateroristă Pirotehnică. Miercuri, 12 august, cercetașii de vară s-au deplasat la Boboc, la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene, element nou față de anii precedenți, când deplasarea se făcea

Jianu a făcut trei treceri la verticală cu IAR-99 Șoim, spre bucuria tinerilor.

"Cer Senin", prezent pe 14 august 2009, a cincea zi de tabără, a asistat la câteva din activitățile celei de-a șasea ediții. După ce au executat lucrări de întreținere la Cimitirul Eroilor de la Hălchiu, cei 42 de tineri au sosit la Baza de Instruire a vânătorilor de munte - Bucegi - din Predeal, pentru a lua parte la activități de alpinism, sub îndrumarea instructorilor militari.

Activitatea s-a desfășurat fără incidente majore la Cheile Râșnoavei, iar instructorii și-au strâns echipamentul, de altfel "singurul moment în care pot să tragă și ei sforle".

Tinerii cercetași s-au întors în tabăra de la Predeal, să doarmă la corturi.

Cea de-a șasea zi a avut ca probleme de rezolvat cunoașterea și întrebuințarea busolei în vederea orientării pe teren, măsurarea unui azimut cu busola, stabilirea corectă a unui reper în teren după un azimut dat folosind busola, parcurgerea unei distanțe în direcția reperului folosind tehnica măsurării cu dublul pas și parcurgerea unui traseu prin teren muntos după distanțe și azimuturi date.

Astfel, 4 echipe de cercetași s-au deplasat în teren sub conducerea a 4

instructori, **sergent major Petre IONESCU**, plutonier **Ioan CĂCIULĂ**, plutonier **Andrei**

Ministerul Apărării dezvoltă un proiect național pentru elevii de liceu

Dacă ești elev de liceu și ai cunoștințe despre ARMATA României, NATO, UE, vrei să îți dezvolti calitățile fizice, trăsăturile și calitățile morale și afective, spiritul de competiție, dar și pe cel de echipă, tabăra de vară a cercetașilor de vară este locul unde trebuie să vii.

Concursul de selecție a participanților la tabără se desfășoară în două etape doar prin intermediul Internetului. În acest an, prima etapă s-a desfășurat între 1 aprilie - 17 mai 2009, iar a doua etapă între 18 mai - 14 iunie 2009.

Întrebările concursului sunt formulate din materiale publicate pe site-ul www.mapn.ro și www.nato.int și acoperă domeniile: Armata României, NATO, participarea militarilor români în misiuni internaționale, cariera militară.

Primele 21 de echipe se califică pentru a participa la tabăra de vară. În cazul în care una din cele 21 de echipe calificate nu poate participa la tabără, aceasta va fi înlocuită cu o altă echipă desemnată de juriul competiției în ordinea descrescătoare a rezultatelor.

IONAȘ și plutonier **Paul KELEMEN**. Vânătorii de munte le-au arătat că lupta în munte este diferită de lupta din carte. Oamenii pregătiți să intervină indiferent de vreme, teren sau presiune atmosferică



au însoțit cele patru echipe pe un traseu situat în jurul taberei, fapt ce i-a obligat pe tineri să folosească instrumentele puse la dispoziție cum ar fi busolele sau să se protejeze în uniforme militare mozaicate în terenul accidentat.

Vineri, cei 42 de cercetași de vară s-au întrecut într-un concurs de paintball pe o ploaie torențială, iar sâmbătă - concursuri sportive în cadrul Academiei Forțelor Aeriene. Duminică, ceremonia de închidere a taberei de vară s-a încheiat în prezența oficialităților militare.

Anul acesta, topul trei pe echipe al taberei cercetașilor de vară a fost alcătuit de Cojoacă Bianca și Popa Valentina, din Buzău, locul 2 – Smeria Orlando și Sopron Sorin - Vaslui, iar locul 3 – Buligă Ana-Maria și Neagu Laura din București. Din discuțiile cu tinerii cercetași, principala dorință a fost ca tabăra de vară să fie pe o perioadă mai lungă, pentru că după o săptămână "militară" abia se obișnuiseră. Programul intensiv și încărcat le-a oferit tinerilor aspecte practice din viața adevărată a militarilor, iar nota pe care tinerii au dat-o evenimentului a fost NOUĂ. Pentru că întodeauna se poate și mai Bine!



la Ghimbav. Acolo, ei au asistat la 4 ieșiri cu 4 avioane AN-2, apoi la simulator. Comandorul (av.) Nicolae



Institutul Național de Cercetări Aerospațiale
"Elie Carafoli"



INCAS propune un avion mic cu viteză subsonică mare

Institutul Național de Cercetări Aerospațiale "Elie Carafoli" - I.N.C.A.S. București - , Universitatea Politehnică București și SC INAS SA Craiova sunt parteneri într-un proiect de cercetare și realizare a unui pre-concept de avion multifuncțional pentru antrenament avansat, botezat AMTA.

Șeila DUMITRESCU

Proiectul se încadrează în obiectivele prioritare ale programului 4 Parteneriate, domeniul 8 (Spațiu și Securitate), direcția de cercetare 8.3 Tehnologii și Infrastructuri Aerospațiale și în obiectivele specifice ale următoarelor tematici de cercetare: tehnici aeronautice, dinamica zborului, platforme specializate și aparate de zbor cu și fără pilot, metode și tehnici avansate de simulare, comandă și control, de proiectare și fabricație a aparatelor de zbor aerian, aerospațial și spațial, sisteme de analiză, încercare și control al calității specifice domeniului spațial, aerospațial și aeronauticii, potrivit incas.ro.

Scopul principal al proiectului îl constituie realizarea fazei de pre-concept a unui avion multifuncțional de antrenament avansat.

Potrivit declarațiilor conducătorului de proiect AMTA, **Dr. ing. Mihai NEAMȚU**, AMTA se dorește a fi și avion civil și militar, fiind un avion de antrenament avansat cu reacție. „AMTA este un avion bun în timp de pace ce permite pilotarea la costuri mici și poate fi întrebuințat la supraveghere, având dublă comandă. Ulterior, poate fi transformat în avion de luptă fără pilot (UAV)”, aflăm de la doctorandul lui Elie Carafoli, **dr. ing. NEAMȚU**. În plus, preconceptul înglobează toată partea de cercetare și va ajunge la maturitate peste 4 ani, cu un alt motor. Potrivit dr.ing. Neamțu, estimarea de cost a proiectului de cercetare care se întinde pe 3 ani s-ar ridica la suma de 20 miliarde lei vechi. Datorită reducerii cu 70% a fondurilor alocate în planul național de cercetare, programul de cercetare a intrat deocamdată în pauză de lucru.

În mod curent, faza inițială de pre-concept a unui avion, ocupă 50-70% din durata totală a unui proiect și consumă 30-40% din resurse, având în vedere complexitatea și caracterul iterativ al procesului de concepție și faptul că în această perioadă se fac numeroase cercetări teoretice și experimentale, precum și studii comparative pentru validarea conceptului. Procentele de mai sus sunt cu atât mai mari cu cât proiectul în ansamblul său este mai eficient și mai puțin costisitor, ceea ce arată importanța pre-conceptului.

Noțiunea de pre-concept, în contextul proiectului de față, nu trebuie înțeleasă într-un conținut minimal. În fapt, toate firmele realizatoare de produse de aviație cu un grad mare de noutate, ca de exemplu AIRBUS, au un departament de pre-concept, care efectuează studii și cercetări premergătoare lansării unui program de realizare a unui avion nou, adică un avion care să înglobeze cât mai mult din progresul științific și tehnologic la un moment dat. Cu alte cuvinte, pre-conceptul este momentul când se

introduc în proiectul unui avion cea mai mare parte din elementele de noutate, în care scop se acordă mare atenție activităților de cercetare, studiilor comparative, încercărilor experimentale.

La sfârșitul fazei de pre-concept, avionul este definit în liniile sale principale. Astfel, configurația exterioară a avionului este aproape complet definită, rămânând, eventual, doar anumite elemente de detaliu, care, în principiu, nu influențează sensibil caracteristicile aerodinamice ale avionului.

În ceea ce privește structura și configurația interioară, precum și sistemele de bord, acestea sunt definite la nivelul elementelor principale, funcționale și constructive (de exemplu compartimentarea de bază și elementele de instalare a motorului, sistemului de combustibil, trenului de aterizare, componentele mari ale sistemelor de bord și traseele comenzilor, etc), rămânând ca în cadrul proiectului final de execuție să fie definitivate elemente de detaliu, unele dintre ele depinzând de versiunea avionului, în cazul în care există mai multe versiuni.

Al doilea scop urmărit de proiectul de față, este acela de a produce documentația tehnică strict necesară pentru a influența o decizie pozitivă de realizare a unei aeronave, în cazul de față AMTA.

Bineînțeles, o asemenea problemă trebuie formulată într-un context adecvat, cum ar fi cel al unei Întreprinderi Aeronautice Extinse, reprezentând o întreprindere privată, dedicată unui anume avion sau familii de avioane (în cazul nostru AMTA), și care este constituită prin participarea, în sistem joint-venture, a unui lanț de întreprinderi existente, de la cele de cercetare-proiectare, manufactură, la cele de exploatare, întreținere și comercializare.

Al treilea scop urmărit în proiectul de față este de a consolida, fructifica și valida rezultatele care se obțin în proiectul în desfășurare CADCAS, dedicat metodelor și codurilor de calcul clasice, adecvate utilizării în fazele de pre-concept, precum și procedurilor de Lucru Colaborativ, specifice Întreprinderilor Extinse. Prin aceasta se sub-sumează proiectului de față și o bună parte din obiectivele proiectului CADCAS (de data aceasta la nivel aplicativ), cum ar fi: dezvoltarea parteneriatului între institute și centre universitare de cercetare-dezvoltare, pe de o parte și întreprinderile aeronautice, pe de altă parte; dezvoltarea unui sistem coerent și eficient de calcul și proiectare, bazat pe metodele tradiționale adaptate la condițiile de Lucru Colaborativ prin Internet și la cerințele Întreprinderilor Extinse; pregătirea realizării unei Întreprinderi Aeronautice Extinse pentru produsul AMTA, asigurarea pregătirii științifice a personalului de specialitate, mai ales a tinerilor și la nivel aplicativ.

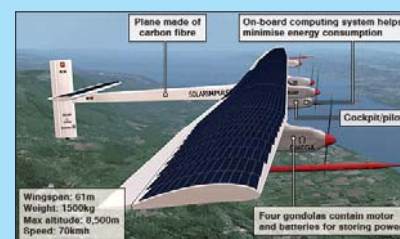
Avionul solar își face debutul

Primul avion din lume acționat pe bază de baterii cu încărcare solară și-a făcut deja apariția, constructorii săi anunțând că prototipul în cauză a efectuat un prim set de zboruri experimentale. Marea încercare a aeronavei HB-SIA, cum a fost botezată, va avea loc în anul 2021, când va efectua traversarea în premieră a Atlanticului.



Prototipul avionului are o anvergură de numai puțin de 61 de metri, cântărind în schimb sub 1.500 kilograme. Traversarea Atlanticului va fi fără îndoială o încercare riscantă, deoarece întregul ansamblu zburător este acționat de baterii cu încărcare solară, unii cercetătorii fiind sceptici cu privire la capacitatea noului avion de a zbura și pe timp de noapte cu energia înmagazinată în timpul zilei anterioare de zbor.

Avionul HB-SIA are forma și aparența unui planor, dar dimensiunile unui avion de linie modernă. Aeroplanul este construit din materiale composite pentru a avea astfel o greutate cât mai



mică. Pentru a preîntâmpina orice accident, avionul va zbura pe timp de zi alimentat din energia solară, iar noaptea în caz de pericol, piloții vor putea acționa motorul și elicele convenționale pe bază de benzină.

HB-SIA va fi precedat în viitor de prototipul HB-SIB, care va avea dimensiuni mai mari, va fi prevăzut cu o capsulă presurizată și va avea tehnologii de zbor mai eficiente.

“Avionul va putea zbura teoretic non-stop cu o viteză de circa 25 de noduri. Va fi ca un balon în care piloții vor putea adormi fără griji”, a declarat Bertrand Picard, omul din spatele proiectului avionului cu baterii solare.

<http://news.bbc.co.uk>

Baza 90 Transport Aerian, unitate care pune la încercare forța și cunoștințele militarilor pe care îi adăpostește, are în componență o mână de oameni care reprezintă Batalionul de Artilerie Antiaeriană. Tineri și „verzi”, ei sunt cei care întrețin tehnica de luptă din dotare.

Când îi vezi cum mănuiesc tunul, cum încarcă și descarcă proiectilele de școală, cum le strălucesc ochii și asudă în timp ce muncesc, știi că acei militari trebuie să aibă artileria antiaeriană în sânge ca să reușească în fiecare zi să își îndeplinească cu brio sarcinile de serviciu. Sub soarele de septembrie, i-am cunoscut pe câțiva dintre militarii și ofițerii care fac parte din Batalionul de Artilerie Antiaeriană din cadrul Bazei 90 de Transport Aerian, proaspăt întorși de la exercițiile militare din țară.

Cu totul, sunt o mână de oameni, un nucleu



de Artilerie Antiaeriană. Înainte a fost comandant de batalion la Baza 95, iar din aprilie a venit la București. „Aici e o bază mult mai mare cu misiuni permanente, atât sâmbătă și duminică, cu mult mai multe exerciții ca la

la Târlungeni și cu exerciții pe tehnica de la Academie că a condus tunurile la tragerea cu Complexul Radiotehnic de Tragere: „Comandantul transmitea ordinul și eu dădeam sau opream focul”, povestește sublocotenentul



pe care se poate construi o unitate operațională și care întreține o tehnică de luptă la care nu s-au mai făcut reparații de 10-15 ani.

Maiorul Marcel ILE, 38 de ani, de loc din Timișoara, este comandantul batalionului



Maiorul Marcel Ile

Bacău”, aflăm de la **maiorul Marcel ILE**. Povestește că a executat exerciții militare împotriva elicopterele IAR 330 SOCAT în august, la Smârdan, dar și în aprilie, la Capu Midia, unde a participat la trageri de luptă reale, „momentul din an în care specialiștii se desăvârșesc în luptă”. Dacă la Capu Midia, elementul de noutate al exercițiului l-a constituit tragerea în plan oglindă, unde ținta în care s-a tras era un elicopter SOCAT care zbura deasupra mării, exercițiu caracterizat de **maiorul ILE** drept unul dificil pentru că sectorul de trageri era foarte îngust, la cel de la Smârdan, au avut loc trageri în condiții de bruiaj cu cartușe chaff și flare. „Interesant la Smârdan a fost faptul că am văzut pe ecran bruiajul pasiv realizat de cartușele chaff”, mai spune maiorul Ile. „Inamicii” de la aceste exerciții le-au fost colegii piloți din Baza 90, care au fost puși față în față cu cei de la artilerie antiaeriană pentru a învăța unii de la alții.

La Capu Midia, rol de comandant de pluton l-a avut **sublocotenentul Laura CEASLOV**, 25 de ani. Aflăm de la tânăra călărită în cinci tabere



Ceaslov. Poartă cu mândrie la gât tricolorul de care este agățată legitimația. Adaugă că „la noi ar trebui să mai vină niște cadre pentru că suntem puțini încadrați în raport cu statul unității”.

Coleg cu ei este **soldatul Laurențiu NĂSTĂSACHE**, 24 de ani. Este de doi ani soldat la Baza 90 și a fost la două trageri la Capu Midia, atât anul trecut, cât și anul acesta. „Frica e tot timpul când stai cu proiectilele lângă tine”, spune soldatul Năstăsache. Cu toate acestea, anul trecut a fost repartizat chiar servand pe tun și a tras cu el, iar anul acesta a fost transmisionist.

Ei sunt câțiva militari din Batalionul de Apărare Antiaeriană care trebuie să câștige mereu în „Duelul de foc” la care îi supun misiunile din cadrul Bazei 90 de Transport Aerian.

O VIAȚĂ ÎNCHINATĂ ZBORULUI!

*"Odată ce ai încercat zborul,
vei pași pentru totdeauna pe pământ
cu ochii ridicați spre Cer, acolo unde
ai fost și vei dori mereu să te întorci"*

Leonardo da Vinci

Sâmbătă, 23 aprilie 2009, cel mai vârstnic pilot de vânătoare și ultimul cavaler al Ordinului "Mihai Viteazul" din aviație, generalul-maior Ion Di Cesare a mai primit o stea. Generalul se numără printre piloții de elită ai României, acumulând un număr de 19 victorii aeriene în cadrul celui de-al Doilea Război Mondial. Împreună cu alți patru ași ai aviației militare care au primit înalta distincție a Ordinului "Mihai Viteazul", căpitan Băzu CANTACUZINO, căpitan Alexandru ȘERBĂNESCU, locotenent Theodor GRECEANU, ION DI CESARE a intrat definitiv în istoria aviației române și mondiale.

La cei 93 de ani pe care i-a împlinit anul acesta pe 18 august, generalul-locotenent Ion Di Cesare este plin de energie, activ, cu o luciditate și acuratețe a memoriei de invidiat. Prin multitudinea, diversitatea și exactitatea datelor și informațiilor privind evenimentele și faptele petrecute în cel de-al Doilea Război Mondial, dar nu numai, pilotul nostru de elită reprezintă o adevărată enciclopedie pentru aviația militară. A fost un colaborator apropiat al generalului-colonel Paul TEODORESCU,



ministrul aviației și marinei în perioada 1937–1940, cel care a fost ctitor al Academiei Militare din București și ctitor restaurator al Mănăstirii Dintr-un Lemn din comuna Franțești, județul Vâlcea.

Născut la București în anul 1916, dintr-un tată italian și o mamă româncă, Ion DI CESARE, la numai 20 de ani, a absolvit cursurile de pilotaj de la Aeroclubul IAR Brașov, obținând brevetul de pilot civil gradul I, iar la mai puțin de un an de zile a obținut brevetul internațional gradul II. Invitat an de an la Palatul Cotroceni, își poartă mereu cu mândrie în piept Ordinul "Mihai Viteazul" în grad de Cavaler și Ordinul german "Crucea de fier", decorații pe deplin meritate. Eroul nostru mai deține și alte ordine, medalii și decorații, este Cetățean de

Căpitan-comandor
Ștefan POPA



Onoare al municipiului București și Președintele Ligii Aeriene Române din anul 1991.

În fiecare an, de ziua Sfinților Apostoli Petru și Pavel (29 iunie) face pelerinaj la Mănăstirea Dintr-un Lemn, unde este mormântul camaradului și prietenului său, generalul Paul Teodorescu, iar de ziua Sfântului Prooroc Ilie Tesviteanu, (20 iulie) patronul spiritual al Forțelor Aeriene, participă la manifestările organizate de Ziua Aviației și a Forțelor Aeriene Române și depune o coroană de flori la Monumentul Eroilor Aerului.

Cu prilejul înaintării în grad, îngăduiți-mi din acest colț de pagină, să acord onorul binemeritat de generalul ELITELOR ARIPILOR ROMÂNĂȘTI, domnul general-locotenent Ion DI CESARE.

Vă mulțumim pentru tot ce ați făcut pentru gloria aviației militare, și vă asigurăm de toată dragostea noastră, de mult respect și aleasă prețuire.

La mulți ani, domnule general, și "CER SENIN" pentru toată viața!

Războiul este și va fi atâta timp cât va exista omenirea. Trist este faptul că războiul, din păcate, aduce multe tragedii și nenorociri. Războiul nu este doar o teorie, un concept, o filosofie – oricâte definiții i-am da. În realitate, războiul este un fenomen extrem de complex, iar natura și deznodământul acestuia sunt întotdeauna determinate de către om.

Autorul cărții "Legea celor puternici. Ucide sau vei fi ucis: lupta mercenarilor din Irak", domnul **STEVE FAINARU**, american de origine română, pleacă de la convingerea că atât studiul fenomenului război, cât și realitatea concretă a câmpului de luptă cu ororile sale, ne oferă o perspectivă adecvată pentru interpretarea și înțelegerea complexității războiului, în mod special, al celui din

FAȚA NEVĂZUTĂ A RĂZBOIULUI

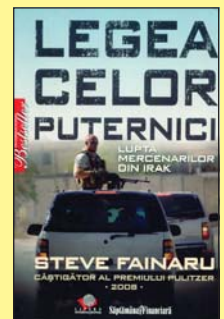
Irak, precum și formarea unor atitudini civice și militare adecvate. În plus, așa zisii "mercenari" care au acționat în Irak își aveau propriul principiu care funcționa după un cod nescris: legea celor puternici. Ei aveau, ne spune autorul, o vorbă parafrazată după o reclamă din Las Vegas: "Ce se petrece în Irak, rămâne în Irak".

Conducerea unei companii de securitate din Irak, spune autorul, estimau că doar 15% din incidentele cu schimburi de focuri erau raportate, cu toate că exista un ordin al Departamentului de Stat prin care se cerea raportarea oricărui eveniment. Chiar dacă în final duce la o listă de "puncte slabe" pentru companiile de securitate puse în slujba guvernului SUA, prin reacția pe care o determină, cartea își atinge scopul: acela de a-l ajuta pe cititor să reflecteze mai profund la ceea ce s-a întâmplat în războiul din Irak.

Cartea apărută la Editura Litera Internațional, București, în traducerea doamnei Carmen Nedelcu, cuprinde 11 capitole considerate reprezentative, cel puțin, pentru mediul militar, dar nu numai, și dezvăluie cititorului fața mai puțin cunoscută a acestei armate neoficiale și a firmelor private de securitate din Irak.

Reportajele incitante și captivante prin realismul lor, realizate de Steve Fainaru despre războiul din Irak și îndeosebi despre controversatele firme private de securitate i-au adus prestigiosul premiu Pulitzer (2008), cât și recunoașterea internațională. Referirile la experiența sa directă în Irak și în alte zone de conflict, în vizitele făcute în diferite țări, printre care și România, fac cartea cu atât mai interesantă și atractivă pentru cititorul român.

Căpitan-comandor
Ștefan POPA



Liga Aeriană Română este organizație la nivel național cu o conducere centrală și filiale în țară, având sediul în București, bulevardul Lascăr Catargiu nr. 54, sector 1. Aviatorii și, nu numai, care doresc să se înscrie în Liga Aeriană Română pot completa o cerere către președintele organizației, domnul general-locotenent Ion Di Cesare, în urma căreia vor obține un carnet de membru. De asemenea, pot participa la ședința săptămânală ce are loc, în fiecare joi, la sediul din București. Telefon : 021 317 45 26.

Pentru cei care doresc să susțină financiar activitățile organizate de organizație, pot depune sume de bani în contul deschis de Liga Aeriană Română la BRD, NR. RO 97BRDE441SV30116204410.

“PAȘI PRIN ISTORIA ȘCOLII ROMÂNEȘTI DE AVIAȚIE”

- simpozion științific -

Plutonier major Sorin SĂFTOIU

Desfășurat în cadrul manifestărilor incluse în programul “Aripi deschise” - oferit de Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene “Aurel Vlaicu” ca preambul la

cultural ridicat, valențe intelectuale deosebite.

Astfel, lucrările și prelegerile susținute au atins o plajă largă de domenii și teme



sărbătorirea Zilei Forțelor Aeriene Române, în perioada 06-10 iulie - simpozionul a reunit, sub cupola prezentărilor de specialitate și a impactului

de interes, axate pe directive temporale prezente și de viitor apropiat și au redeschis bucuria și emoția suflului cultural.

Printre cei care au trecut pe la tribuna

amenajată în Sala de Doctrină a Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene, lângă bustul căpitanului aviator erou Alexandru Șerbănescu, i-am remarcat pe: **comandorul Nicolae JIANU**, comandantul școlii cu lucrarea “Planul de dezvoltare a SAFA până în anul 2012”, **comandorul Constantin STANCIU**, comandantul Școlii de Maiștri Militari și Subofițeri “Traian Vuia” - Trecut și actualitate în școala noastră”, **căpitan-comandorul dr. Marius NICOARĂ**, comandantul Centrului de Instruire pentru Forțele Aeriene - “Evoluția învățământului militar aeronautic și dezvoltarea proiectului Ziliștea-Boboc”.

Ideile prezentate în aceste lucrări au iscat discuții aprinse, constructive, de nivel superior, tangente cu subiectele, genera-toare de propuneri și soluții viabile. Printre cei care au ținut să remarc, să completeze sau să releve anumite inadvertențe i-am regăsit pe **generalul-maior (r) Constantin MEREU**, **generalul Iosif RUS**, **comandorul (r) Aurel STAN** sau președintele fundației Căpitan Aviator Erou Alexandru Șerbănescu, **doamna Elonora ARBĂNAȘ**.

Finalizarea confruntărilor ideologice, desfășurată într-un cadru mult mai familiar și cât se poate de natural - pădurea Vernești - a reprezentat, totodată, un punct de plecare spre alte provocări, spre concurența prolifică dedicată înnăscutării procesului didactic din Forțele Aeriene și nu numai.

Clipe de istorie

- dezvelire de busturi la Boboc -

Plutonier major Sorin SĂFTOIU

Respectul contemporanilor pentru ceea ce au însemnat eroii aviației românești este unul continuu. El însușește orice persoană sau structură cu implicații în pasiunea pentru zbor și, uneori, naște exprimări voit palpabile. Un astfel de moment l-am consemnat la Boboc, pe platforma educațională, în cadrul manifestărilor reunite sub deviza “Aripi deschise”.

Atât la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene “Aurel Vlaicu”, cât și la Școala de Maiștri Militari și Subofițeri “Traian Vuia”, au avut loc dezveliri de busturi. Dimensiunea temporală s-a contractat pentru o clipă și i-a adus în fața ochilor și în mintea participanților pe căpitanul aviator erou Alexandru Șerbănescu și pe Traian Vuia.

Ceremoniile organizate cu aceste ocazii, desfășurate sub aspectele militar, religios, cultural și, nu în ultimul rând,

emoțional, au fost încununate de o aură de eroism, prezent într-un tempo ridicat și datorită cuvintelor rostite de cei implicați. Printre mulțumirile și omagiul oferit celor doi eroi ai aviației române, am remarcat alocuțiunile **comandorului Nicolae JIANU**, comandantul SAFA, **comandorului Constantin STANCIU**, comandantul SMMS, **Eleonorei ARBĂNAȘ**, președintele fundației căpitan aviator erou Alexandru Șerbănescu sau **căpitanului-comandor Marius NICOARĂ**, șeful Centrului de Instrucție. Cuvintele celui din urmă - constituite într-o prezentare fără cusur a evenimentelor premergătoare căderii la datorie a pilotului Șerbănescu - ne-au redat, chiar și momentan - plăcerea studiului și au făcut ca fiecare dintre cei prezenți să vibreze la amintirea faptelor de arme.

Acordarea, în

paralel, a numelui de “Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu” sălii de doctrină a Școlii de Aplicație, prezența oamenilor veniți să admire tot ceea ce înseamnă zbor - trecut și prezent -, muzica militară care a oferit alte clipe de nostalgie și memorie acută, fervoarea desfășurării exercițiului de simulare a unei situații de luptă cu rachete sol-aer “Orizont 2009”, trecerea la verticală a echipajelor de IAR 99 Șoim și elicopterelor IAR 316 Alouette, au completat emoția dezvelirii celor două busturi.



ZBOR SPRE NEMURIRE - IN MEMORIAM CĂPITAN AVIATOR EROU ALEXANDRU ȘERBĂNESCU

Pagină realizată de **Eleonora ARBĂNAȘ**,
Președinte Fundației Căpitan Aviator Erou Alexandru Șerbănescu

Vineri, 14 august, la Viperești, pe frumoasa vale a Buzăului și Rusăvățului a avut loc dezvelirea plăcii comemorative, realizată prin contribuția remarcabilă a președintelui fundației, **Eleonora ARBĂNAȘ**, dar mai ales a dăruirii comandantului Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene "Aurel Vlaicu" Boboc, **comandorul Nicolae JIANU**, a **comandorului dr. Marius NICOARĂ** împreună cu tot efectivul Școlii de Aplicație. Din acest moment, datorită profesionalismului celor implicați, un deosebit edificiu comemorativ ca un *"zbor spre Nemurire al*

acel tragic eveniment. În fața bisericii din Rusăvăț există un monument care-ți mișcă sufletul din loc prin simplitatea atât de nobilă a realizării acestuia și al mesajului ce transpare către privitor, dar și un rest greu perceptibil de pală de avion aflat în cimitirul alăturat în semn de pios omagiu pentru acel aviator care nu era nimeni altul decât Șerbănescu.

Urmare a cercetărilor efectuate la fața locului,

Fundația Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu, Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene și Școala de Subofițeri și Maiștri Militari de la Boboc au dezvelit o placă comemorativă, în comuna Viperești, jud. Buzău *"In Memoriam Căpitan Aviator Erou Alexandru Șerbănescu"*.

Pe cerul Vipereștilor și Rusăvățului, formațiuni de elicoptere și avioane IAR-99 Șoim, la manșa cărora piloții de la Boboc s-au întrecut pe ei înșiși, a emoționat întreaga asistență și a readus aviatorului Ion Dobran amintirea acelei zile de 18 august 1944.



căpitanului aviator erou Alexandru Șerbănescu veghează peste timp Valea Buzăului, precum o flacără veșnic aducătoare în prezent a faptelor eroice ale *"zburătorilor Grupului Șerbănescu"*. Acțiunea a fost susținută logistic de Statul Major al Forțelor Aeriene.

Viperești este o localitate situată pe Valea Buzăului și Rusăvățului (D.N. 10 din E 85) și este comuna de care aparține satul Rusăvăț unde, în urmă cu 65 de ani, a căzut la datorie **căpitanul aviator Alexandru ȘERBĂNESCU**, comandantul Grupului 9 Vânătoare.

După coordonatele **comandorului dr. Marius NICOARĂ**, cel care a contribuit decisiv la acest demers, am identificat locul exact unde a căzut căpitanul aviator Șerbănescu.

Acesta este situat într-o zonă nelocuită a Rusăvățului, greu accesibilă, pe un povârniș de stâncă, astfel că am decis să amplasăm placa memorială în fața primăriei din comuna Viperești. Scopul nostru este acela de a se cunoaște de către cetățenii zonei că pe meleagurile lor, cândva, un mare aviator și patriot român a căzut la datorie.

Am fost acolo în căutarea ultimei pâlpâiri a celui care a fost o stea a aviației române. Drumul către Viperești și Rusăvăț este *"ca o luptă aeriană"*, avea să constate pe 14 august 2009 **generalul aviator (r) Ion DOBRAN** care, în urmă cu 65 de ani își căuta comandantul, cu speranță și asiduitate, pe Valea Buzăului și a Cislăului...

Impresionant este că am găsit persoane, aflate acum la vârste venerabile, care își aduc aminte de



Cu ochii înlăcrimați, generalul aviator (r) Ion Dobran a spus: *"...Șerbănescu a fost și va rămâne etalonul aviației, să nu ne uităm eroii pentru că ne pierdem neamul"*, la care aș adăuga că "poporul care nu-și cinstește eroii nu există".

Participarea celor două școli ale Forțelor Aeriene de la Boboc la organizarea și desfășurarea ceremonialului militar a lăsat în conștiința comunității locale o pagină de neșters a ceea ce înseamnă aviația militară română. Primăria și școala din Viperești, alte oficialități locale au participat, alături de membrii și invitații Fundației Căpitan Aviator Erou Alexandru Șerbănescu, cu simțire și emoție la specialul eveniment consacrat memoriei eroului.

Însemnătatea acestui special și necesar edificiu comemorativ amplasat în zona în care a căzut la datorie Asul Aviației de Vânătoare constituie un beneficiu privind cunoașterea istoriei, dar și conștientizarea generațiilor de azi privind alegerea unei cariere militare în domeniul aviației.

Onoranta datorie morală în fața sacrificiului suprem al aviatorului, Erou al Neamului, a fost împlinită, după 65 de ani, la Viperești-Rusăvăț.

UN PIOS OMAGIU

La 18 august 2009, în memoria căpitanului aviator Alexandru ȘERBĂNESCU, a fost organizat un ceremonial militar și religios de către Statul Major al Forțelor Aeriene, în colaborare cu Fundația Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu, la mormântul eroului din cimitirul Ghencea-Militar, București, la împlinirea a 65 de ani de la ultima luptă aeriană.

Prezența **comandorului Cătălin BĂHNEANU**, comandantul Bazei 95 Aeriană *"Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu"*, Bacău, a elevilor Școlii *"Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu"* Colonești, Olt, însoțiți de doamna director **Mirela CELMARE** și alte cadre didactice, a reprezentantului Primăriei Colonești, a reprezentanților Școlii 178 *"General Aviator Ion Dobran"* București, alături de membrii fundației a însemnat, practic, familia extinsă a eroului.

Cultul pentru eroii neamului este datoria sacră a noastră, a tuturor, fără veleități și fără ierarhizarea eroilor. Este sublimul pe care-l poate atinge recunoștința noastră pentru eroii neamului românesc.

Prin grija președintelui fundației, o placă de alamă pe care au fost inscripționate numele a 15 eroi din Grupul 7 Vânătoare, 15 eroi aviatori din Grupul 5 Bombardament și 10 nume de aviatori originari din Oltenia și Muntenia, a fost depusă pe tot parcursul ceremonialului pe mormântul

căpitan aviatorului Alexandru Șerbănescu, apoi a fost înmănată reprezentantului Primăriei din Colonești, jud. Olt, doamna **Luminița BURDUCEL**, pentru a fi aplicată pe Monumentul *"Trepte spre Cer"* al Eroilor pe care fundația și administrația publică locală l-au realizat în anul 2008.

La 18 august 2009, cultul pentru eroii neamului românesc și măsura recunoștinței noastre pentru faptele lor de arme pot fi luate drept etalon de simțire și onoare în memoria celor care au făcut temelia istoriei aviației.

Au participat profesorul istoric de aviație **Vasile TUDOR** – membru de onoare al fundației, comandor aviator (r) **Alexe RUSEN** – membru de onoare al fundației, profesor **Mihai Athanasie PETRESCU** – membru consilier al fundației, Asociația *"Aripi Românești"*, documentarist **George CICOS**, ing. dr. **Cristian CRĂCIUNOIU** – revista *"Modelism"*, colonel (r) **Aurel PENTELESCU**, ofițeri ai Statului Major al Forțelor Aeriene, alte personalități.

La mormântul eroului au fost depuse coroane și buchete de flori de către instituțiile participante și elevii școlilor.

La final, câțiva reprezentanți ai fundației au însoțit delegația de elevi și profesori la Muzeul Militar Național pentru a vizita pavilionul aviației și al uniformelor militare.

Aviația și aviatorii, eroii aviatori și faptele lor de arme sunt din ce în ce mai prezente în conștiința publică și datorită faptului că există câte cineva, idealist sau poate nu, care să-i extragă din registrul ilustrațiilor anonimi.

YOU CAN SPEAK ENGLISH, CAN'T YOU?

Căpitan-comandor Ștefan POPA 

Intrarea României în NATO și în UE a adus o serie de facilități și o largă deschidere către lumea occidentală, dar și o serie de responsabilități. Sistemul militar a trebuit să treacă printr-un proces de transformare care a constat în reorganizări, restructurări și redimensionări ale diferitelor structuri militare pentru a obține un nivel operațional similar celui din cadrul Alianței. În contextul modificărilor apărute în armată, realizarea unei compatibilități a învățământului militar superior cu cel european și alinierea finalităților educaționale cu cerin-

limbilor străine, în special a limbii engleze, care este cea mai uzitată în cadrul Alianței Nord-Atlantice. Considerăm că actuala abordare privind învățarea limbii engleze este depășită și nu mai corespunde noilor condiții create. Pe de o parte, durata de 22 săptămâni este destul de lungă, pe de altă parte, nivelul de cunoaștere a limbii engleze, în momentul de față este ridicat. Am încercat să abordăm acest proiect prin mai multe formule, astfel încât să

oferim atractivitate și să acoperim anumite nevoi de vocabular specializat sau de deprinderi specifice, pe domenii de activitate. De exemplu, un element al acestui program ar fi "Modulul de educație interculturală" pentru mili-

participării militarilor noștri la o multitudine de activități desfășurate în teatrele de operații. Operațiile de peace-keeping, asistență umanitară, participarea la exerciții militare



Conferențiar universitar dr. Luiza Kraft, unul din specialiștii Catedrei de limbi străine



Conferențiar universitar dr. Ana-Maria Chisega-Negrilă

tele euro-atlantice, a reprezentat o preocupare majoră a Statului Major General, precum și a celor trei categorii de forțe armate: terestre, aeriene și navale.

În această direcție se înscriu și acțiunile întreprinse de Universitatea Națională de Apărare "Carol I", prin Departamentul de Limbi Străine care propune un program complex, modern și flexibil, cuprinzând mai multe pachete de cursuri de învățare a limbilor străine necesare în comunicarea cu noii parteneri. Cursurile propuse pentru anul 2010-2011 au ca obiect dezvoltarea competențelor de comunicare în limba engleză, franceză, germană și neogreacă.

"Propunem o nouă viziune pentru procesul de învățare a

tarii care pleacă în teatrele de operații. Este, practic, un curs de două săptămâni, axat pe studii de caz și incursiuni în cultura musulmană. Prin acest curs avem în vedere, pe de o parte, reîmprospătarea cunoștințelor de limbă engleză, pe de altă parte, crearea unei deschideri către istoria, cultura, caracteristicile și obiceiurile poporului afgan și irakian. Prin acest proiect dorim să realizăm o diversificare a activităților, dar și o deschidere către societatea civilă", ne-a dezvăluit câteva dintre ideile noului program doamna Luiza Kraft, conferențiar universitar doctor la catedra de Limbi Străine din Facultatea de Comandă și Stat Major a Universității Naționale de Apărare "Carol I".

Într-adevăr, cunoașterea limbii engleze este cheia

internațională, la diferite schimburi de experiență, toate acestea au ca element comun foarte buna cunoaștere a limbii engleze. În plus, posibilitatea de a studia la Departamentul de Limbi Străine este o adevărată oportunitate pentru militarii și personalul civil contractual din armată. Nu numai că ei beneficiază de asistența unui corp profesoral de excepție și de o bază materială și didactică modernă, apropiată standardelor NATO, dar au excelenta ocazie, prin intermediul excur-



Curs postuniversitar pentru Forțe Aeriene – ora de engleză

siilor și activităților organizate, de a cunoaște din foarte multe puncte de vedere cultura și civilizația poporului respectiv.

"O limbă străină nu se poate învăța ca și istoria sau geografia, limba engleză nu poate fi învățată stând în clasă și luând notițe, sau la ordin. De aceea noi dorim să diversificăm activitățile pentru a fi atractive

și motivante. De asemenea, recomand cursanților să nu uite faptul că acele cunoștințe, deprinderi și abilități dobândite se pot deteriora în timp dacă nu își îmbogățesc vocabularul și nu exersează limba engleză în cât mai multe conversații. Această activitate constituie o experiență unică pentru fiecare cursant, ceea ce presupune implicarea cu toată ființa, un efort susținut și o permanentă auto-motivație", ne-a relatat doamna Ana-Maria Chisega-Negrilă, conferențiar universitar doctor la aceeași instituție.

Așadar, noul proiect vine cu elemente de noutate, cel puțin în ceea ce privește micșorarea duratei de desfășurare, specializarea strictă pe un domeniu, dar și alternarea programului de zi cu cel on-line. Cursurile vor cuprinde terminologie militară și frazeologie radio pentru aviație, logistică, medicină, presă, forțe speciale etc. Vă oferim câteva din cursurile de zi și on-line propuse pentru anul următor: Curs de limbă engleză pentru piloți – limbaj specializat pentru frazeologia radio; Curs de limbă engleză de terminologie specifică pentru finanțe contabilitate; Curs de educație interculturală pentru militarii din forțele dislocabile; Curs de competență lingvistică în limba engleză pentru medici;

Curs de formare a competențelor lingvistice pentru atașați militari; Curs de limbă engleză pentru juriști; Curs de limbă engleză pentru forțele de operații speciale; Curs on-line de terminologie militară – Forțe Aeriene; Curs on-line de stra-

teгии de comunicare în mediul militar. Unele dintre aceste cursuri se vor desfășura și în limba germană, franceză și neogreacă.

Detalii despre acest proiect se pot găsi și în pagina web a Universității Naționale de Apărare "Carol I", la adresa <http://www.unap.ro/ro/index.html>.

Aniversarea Bucureștiului a debutat la Muzeul Aviației

Căpitan Mircea BARAC



Manifestările dedicate sărbătoririi a 550 de ani de atestare istorică a orașului București au debutat vineri, 11 septembrie 2009, la Muzeul Aviației. Acțiunea, organizată în baza unui protocol încheiat între Muzeul Aviației și Administrația Monumentelor și Patrimoniului Turistic – Primăria Municipiului București, a avut ca temă: Memoria Tehnică a orașului – Secțiunea Aeronautică, Electronică și Aparate foto.



La activitate au participat academicianul **Răzvan TEODORESCU**, fost ministru al Culturii și Cultelor, în calitate de consilier al primarului general al Capitalei, locțiitorul șefului Forțelor Aeriene, **generalul de flotilă aeriană Virgil RISTEA** și **colonelul dr. Silviu POPESCU**, șeful resurselor din Statul Major al Forțelor Aeriene.

Programul activităților, condus de directorul Muzeului Aviației, **comandorul Paul SANDACHI**, a cuprins: vernisajul expoziției cu tema "De la Vlaicu nr. 1 la M-2000", vizitatorii având astfel plăcerea să descopere creația aeronautică din instituțiile de profil ale Capitalei de-a lungul timpului; vizionarea expoziției de aparate radio realizate de-a lungul anilor în București; parada mașinilor de epocă; dezvelirea plăcii care marchează includerea în patrimoniul tehnic al Capitalei a clădirii în care a funcționat în anul 1920 prima școală de meseriași de aeronautică.

Vizibil impresionat de modul de organizare a activității, dar și de ceea ce reprezintă la ora actuală Muzeul Aviației, prin valoarea și multitudinea exponatelor, academicianul Răzvan Teodorescu a promis oficialilor Forțelor Aeriene că va susține inițiativa de acreditare și integrare a acestui reper cultural în circuitul muzeistic al Bucureștiului.

"Există câteva idei organizatorice care ar trebui preluate chiar de Muzeul Național de Istorie", a remarcat academicianul Răzvan TEODORESCU, cu referire explicită la reconstituirea străzii Lipscani în cadrul Muzeului Aviației.



Asociația aviatorilor din Olanda - 60 de ani de la înființare

General (r) Iosif RUS



Despre sărbătoarea prilejuită de aniversarea a 60 de ani de la înființarea Asociației Aviatorilor din Olanda - "**Asociația Forțelor Aeriene Regale Olandeze**", am aflat de la domnul **Michiel KASTELEIJN**, vicepreședintele și reprezentantul asociației olandeze la sesiunea de primăvară a Comitetului Director al EPAA (Parteneriatul European al Asociațiilor Aeronautice).

Pentru început, vom prezenta câteva aspecte din cuvântul introductiv al revistei editată cu prilejul acestei aniversări și redactat de **generalul maior(r) F. HORST**, președintele Asociației Forțelor Aeriene Regale din Olanda - RNLAFA. Textul începe cu acest mesaj: *Ministerul Apărării și Forțele Aeriene Regale Olandeze lucrează împreună pentru securitate. Lumea este într-o continuă schimbare, ca de altfel și Ministerul Apărării. Asociația Aeronautică Regală Olandeză răspunde noilor probleme și noilor provocări cărora trebuie să le facă față Forțele Armate și, în concret, noilor tehnologii. Totul este în schimbare, dar nevoile de pace în țară și în lume, rămân. În acest proces, RNLAFA este o parte a Ministerului Apărării și împreună cu acesta și cu Forțele Aeriene, acționează continuu, astăzi, mâine și tot timpul.*

Asociația a fost constituită la data de 17 septembrie 1948 de către doi pioneri ai aviației, Mante și Broekmeijer, într-un moment când Forțele Aeriene Regale nu deveniseră încă o structură independentă a Forțelor Armate, precum Forțele Navale Regale sau Forțele Terestre Regale Olandeze. Astfel, unul din principalele scopuri ale Asociației a fost să câștige sprijinul politic și social pentru a se acorda și forțelor aeriene statutul unei structuri independente, respectiv Forțele Aeriene Regale Olandeze - RNLAFA. În urma acestui demers s-a ajuns la împlinirea scopului în anul 1953. Astăzi, scopul asociației este să dezvolte și să întărească interesul public pentru aviație, în general, și pentru Forțele Aeriene Regale Olandeze, în special.

Asociația are peste 7000 de membri, la toate nivelurile, cu vârste de la 18 la 81 de ani și cuprinde, mai ales, personal militar din Forțele Aeriene și civili și simpatizanți din nouă regiuni geografice, purtând numele unor terenuri de zbor sau ale unor aerodromuri ori chiar ale provinciilor unde se află. Majoritatea membrilor, ca și în societate, sunt din ce în ce mai în vârstă, de aceea se dorește atragerea a cât mai multor tineri. La filiale, în provincii se organizează, în timpul anului, întâlniri cu vorbitori din aviația militară și/sau civilă, vizite la bazele aeriene sau echipamentele acestora, la mitinguri aeriene, expoziții în țară și în străinătate. La nivel central se organizează evenimente comune pentru toți membrii asociației, pentru simpatizanți și invitați: adunări generale cu expoziții și expuneri de materiale noi, deplasări la mitingurile aeriene de la Paris sau ILA Berlin etc.

Revista bilunară de aviație militară *Onze Luchtvaart*, ceea ce în olandeză și flamandă înseamnă **Forța Noastră Aeriană**, reflectă legătura strânsă între Asociație și Forțele Aeriene. Se tipărește în 10 000 de exemplare și este cunoscută și în mediul internațional. Consiliul național este format din șase persoane, iar consiliile regionale au, fiecare, câte cinci membri. Asociația este cunoscută ca o mare contribuatoare, de valoare, la susținerea publică și profesională a Forțelor Aeriene Regale Olandeze.

În relația cu EPAA, la sfârșitul anului 2008, RNLAFA a devenit membru cu drepturi depline în cadrul acestui organism european, după ce a deținut și un statut de observator de peste un an de zile.

De curând, stăteam de vorbă cu un prieten. Despre criză, despre societate, despre condiția noastră socială etc. El este angajat la filiala locală a unei multinaționale, visul multor tineri de a spera la o carieră frumoasă în România. Odată cu criza, conducerea companiei respective a început să ia măsuri de reducere a cheltuielilor. Mai întâi le-au propus introducerea unei clauze în contract prin care ar fi trebuit să-și dea acordul de a li se reține un anumit procent din salariu. Banii urmează să le fie restituiți după depășirea momentului. În orice caz, măsura era benevolă, nu obligatorie.

Apoi, au apărut zvonuri că se intenționează mutarea activității în India, unde salariile fiind mai mici, s-ar realiza o mare economie. În culpă erau toate filialele din zona Europei de Est, nu doar cea din România. Înainte de a lua această decizie, managementul firmei a dispus o evaluare a situației de pe teren. Odată ajunsă în România, comisia a avut surprinderea să constate că personalul este... supracalificat. Toți angajații vorbesc fluent cel puțin două limbi străine și aproape fiecare are cel puțin un masterat. Ba, în cazul limbilor străine nu era vorba de engleză și franceză, ci există vorbitori de turcă, rusă, cehă, greacă, în fine, o bază cu posibilități de acoperire a unei arii geografice foarte mari, conform necesităților companiei. În firma mamă puțini avem studii superioare, au exclamat ei! Decizia a venit aproape instantaneu: nu doar că nu s-a mai mutat

activitatea în India, ba filiala din România a preluat activitatea celorlalte filiale din Europa de Est.

Forțele Aeriene nu au așteptat criza, au început restructurarea cu mulți ani în urmă, pe vremea când negocierile ca România să devină membru NATO erau încă la început. Numărul de avioane de vânătoare a fost redus, de la acea dată, de la câteva sute la câteva zeci, cele de transport de la câteva zeci la câteva, elicopterele cam la fel. Rachetele sol-aer se constituie la nivelul unei singure mari unități. Una, dar mare, ar zice unii. Mare, dar una, ar replica specialiștii. Personalul a fost redus la mai puțin de jumătate. Între timp au fost executate misiuni extrem de importante în teatrele de operații. Misiuni de luptă, că de transport se execută și în momentul de față.

O tură prin unitățile Forțelor Aeriene în prezent ar scoate la iveală faptul că foarte multe cadre militare și-au completat studiile în sistemul de învățământ civil cel puțin cu o facultate, alții cu masterat, iar o parte chiar cu doctorat. Fără să punem la socoteală cursurile de carieră. Ce-am mai putea observa în acest tur? De exemplu, că piloții noștri execută misiuni și participă la exerciții NATO în condițiile în care au alocate, în cazul fericit, cel mult jumătate din orele negociate în momentul aderării țării noastre la Alianță. Cu niște avioane concepute în anii 1960 și modernizate pe la sfârșitul anilor '90. Că există situații în care tehnicii noștri execută reparația aeronavelor pe pistă, pentru că nu dispun



Căpitan Mircea Barac

de un hangar special pentru așa ceva. Că șefii unităților jonglează la limita regulamentelor cu resursele (umane sau materiale) tot mai reduse de la o lună la alta pentru a asigura buna desfășurare a procesului de instruire. Și ar fi mai multe, dar țin de detalii...

Oare dacă Forțele Aeriene ar fi instituție privată, ce-ar decide managementul firmei: să stabilească unitățile din România drept repere de eficiență sau să ordone o relaxare în... India? (e mai ieftin!)?

Memento aeronautic

Plutonier major
Sorin SĂFTOIU

Cele mai multe dintre cărțile dedicate aviației, ce urmăresc (re)aducerea în atenția contemporaneității a anumitor momente de aur, sunt axate pe activitatea sau performanțele unor personalități marcante. Adiacent, cartea de față - "Despre învățământul aeronautic din România" (Editura Redacției Publicațiilor pentru Străinătate 2009) - face același lucru, prin descrierea conjuncturii și a procesului educațional care a contribuit decisiv la formarea respectivelor personalități și caractere.

Autorii - doi aviatori pur-sânge - comandorii (r) **Constantin Iordache** și **Aurel Pruiă** fac un efort memo-

rialistic deosebit, "o datorie de suflet", încercând să descopere valențele aeronauticii românești, din vremea pionieratului și până spre perioada evenimentelor din decembrie 1989.

Cititorul este, astfel, purtat pe diferite trepte ale cunoașterii în domeniu, de la balonul liber cu cârmă al lui Gheorghe Ghițescu până la avioanele cu reacție, totul filtrat prin metoda cognoscivă a efortului educa-

țional. Emoțiile la care suntem îndemnați să apelăm sunt puține, dar acute. Vedem, cu ochii minții, transformarea aparatelor de zbor, "stăm în bancă" alături de mari eroi ai aviației, sufletul ni se înalță când "trecem" peste Cotul Donului. Reperele istorice sunt multe, atent structurate și sigure ca destinație finală: începând cu apariția primului "Profil de învățământ pentru AEROSTIERI - 1893", continuând cu Școala Românească de Zbor, cu Școala de Pilotaj de la Chitila - 1910, cea militară de la Cotroceni - 1911, Școala Tehnică Aeronautică - 1938 și exemplele continuă. Fiecare unitate de învățământ este prezentată în detaliu, cu planuri de învățământ și zbor, cu promoții detaliate, cu aport la diverse acțiuni militare.

Stilul adesea statistic soliciță cititorul, însă tocmai acest aspect este cel care

conferă realism și informație exactă și, totodată, dezvăluie volumul mare de elemente studiate, documentarea asiduă a celor doi autori.

Imaginea de ansamblu este una a unui efort concentrat, cu două borne majore în explicația literară: punctul de plecare - "formarea aviatorilor, a acelor temerari care au cucerit văzduhul, a necesitat o instruire temeinică, fapt ce a dus la inițierea unor școli de pilotaj" și finalitatea - feedback-ul cititorilor, reamintirea unor momente sublimе pentru cei doi și pentru tovarășii de arme, speranța că "vom reuși atragerea spre fenomen, și chiar completarea lui - lucrarea nefiind exhaustivă -, a celor care visează să zboare", dar și mulțumirea pentru realizarea "unui imbold pentru truditarii în descifrarea istoriei aeronauticii române".



MITINGURI

AVIATICE



Câteva sute de persoane au asistat, la sfârșitul lunii august, pe aerodromul de la marginea municipiului **Buzău**, la mitingul aviatic "**Învingătorii Aerului**", la eveniment participând unii dintre cei mai buni parașutiști ai României și piloți experimentați, potrivit Mediafax.

Mitingul aviatic, aflat la cea de-a treia ediție, a debutat cu o acrobație a celor mai buni șase parașutiști români, care au în dotare parașute noi, de ultimă generație. Sportivii au fost lansați dintr-un avion pilotat de **Dobre TONE**, tatăl lui **Mihai Dobre TONE**, tânărul pilot decedat în urmă cu câteva luni, într-un accident aviatic produs cu o zi înaintea unui miting aviatic care trebuia să se desfășoare la Clinceni.

La eveniment au asistat câteva sute de buzoieni, autorități locale, foști parașutiști și piloți buzoieni.

www.evz.ro



În data de 13.09, a fost organizat un spectacol aerian la **Bănești**, pentru comemorarea a 96 de ani de la prabușirea pionierului aeronauticii române **Aurel VLAICU**, în tentativa acestuia de a traversa pentru prima dată Carpații în zbor.

www.ziare.com

Inginer Dănuț VLAD



A FOST RECREAT AVIONUL STEALTH AL LUI HITLER, HORTEN 2-29

Cei mai buni ingineri specializați pe reconstruirea avioanelor de epocă, au reușit să reproducă fidel ultima speranță a lui Adolf Hitler de a câștiga războiul. Specialiștii l-au recreat pe **Horten 2-29**, avionul secret al regimului nazist, a cărui producție în masă a fost declanșată prea târziu pentru ca Hitler să mai poată câștiga cel de-al Doilea Război Mondial.

Horten 2-29 a fost ținut secret de Aliți până în zilele noastre, acesta fiind cea mai puternică armă dezvoltată în cea de-a Doua Conflagrație Mondială. Numeroși experți sunt de părere că avionul de război era atât de avansat și futurist încât dacă ar fi fost construit în serie, istoria Terrei ar fi arătat astăzi altfel decât o știm. Pentru realizarea unei copii perfecte, echipei de experți i s-a pus la dispoziție singurul avion **Horten 2-29** existent în prezent în lume și deținut timp de 50 de ani într-o bază secretă a armatei americane.

Aripile avionului **Ho 2-29** seamănă suspect de mult cu cele ale

bombardierului american B-2. Alcătuit în mare parte din lemn, avionul invizibil al naziștilor avea o viteză maximă de 970 km/h. Armele sale constau în două bombe de 500 kilograme fiecare, și patru tunuri automate de 30 mm. Primul **Ho 2-29** a zburat cu succes în ajunul Crăciunului anului 1944, Luftwaffen-ul neputându-se folosi de această armă revoluționară. Conform lui **Tom DOBRENZ**, un expert anti-radar din cadrul Northrop Grumman, design-ul avionului favorit al lui Hitler prezintă avantaje majore chiar și pentru radarele militare din zilele noastre. Echipa de ingineri germani care l-a proiectat deținea de asemenea informații capitale pentru producerea unui avion de vânătoare care să se strecoare în teritoriul inamic neobservat de radare. Pe scurt, **Horten 2-29** a fost primul avion din lume destinat să fie un vânător invizibil de succes în lupta aeriană.

www.news.nationalgeographic.com



